

AUTO y TURISMO

ANTIGUA REVISTA **AUTO y AERO**

FUNDADA 1913



•BRUNNER•

La Compresora de Aire Ideal

ALERT Y CIA.

Importadores

Casilla 1932 - Compañía 1289 - Teléf. 81731

SANTIAGO

Núm. 167 - Año XI

Precio \$ 1.00



A TODOS LOS DUEÑOS DEL NUEVO FORD

La deuda de Servicio de la Ford Motor Company y de su organización de Agentes Autorizados, crece con cada coche que se entrega.

Es a estos nuevos poseedores que dirigimos este mensaje.

El Nuevo Ford es un automóvil notablemente fino para su costo tan pequeño. Es de un diseño sencillo, construido con los mejores materiales y con una precisión poco común.

Estas son las razones de su maravilloso funcionamiento, y la causa también que sus necesidades de Servicio sean pocas y que su costo de mantenimiento sea tan bajo.

Cuando Ud. reciba su Nuevo Ford del Agente Autorizado, él le explicará las pequeñas atenciones que habrá que darle a intervalos regulares para asegurarse de su perfecto funcionamiento. Igualmente le explicará las facilidades especiales de que dispone para hacer estos ajustes en forma rápida y económica.

Con la compra de su Nuevo Ford, Ud. adquiere derecho al Servicio de Inspección Gratuito por parte de su Agente a los 800, 1,600 y 2,400 Kilómetros. Este Servicio se le debe y le encargamos que se aproveche plenamente de él. La debida atención durante este período le significa mucho en la vida de su automóvil.

Se incluye en el Servicio de Inspección Gratuito la revisión de la batería, el régimen de carga del generador, el distribuidor, el ajuste del carburador, las luces, frenos, amortiguadores, el mecanismo de dirección, y la presión del inflado de los neumáticos, se le cambia el aceite al motor y se lubrica el chasis.

No se hace cobro alguno por la mano de obra ni los materiales que se usen en este Servicio de Inspección, salvo caso que haya necesidad de hacer reparaciones originadas por accidente, mal uso o negligencia.

La mano de obra de cambiar el aceite del motor y la lubricación del chasis es también gratis; pero, se cobra el valor del aceite nuevo.

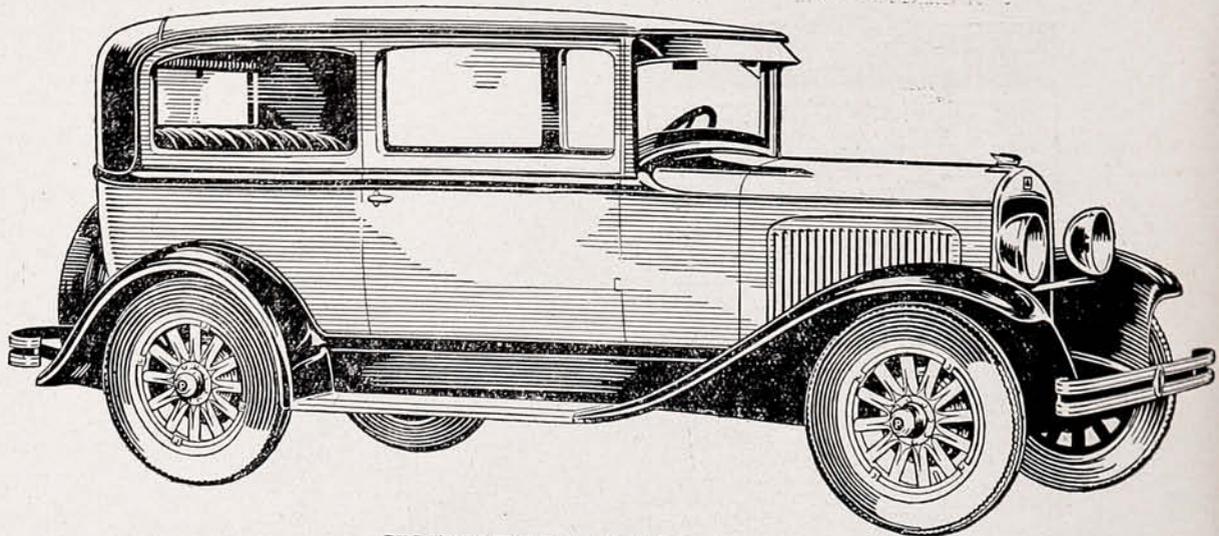
Creemos que al observar el efecto benéfico de esta Inspección usted continuará pidiéndola durante toda la vida de su automóvil.

Donde quiera que Ud. viva hallará un Agente Ford dispuesto a mantener su automóvil en perfectas condiciones de funcionamiento por muchos miles de kilómetros con un mínimo de gastos y molestias.

El Agente opera su taller de Servicio bajo la vigilancia estrecha de la Fábrica y tiene los conocimientos y equipo de herramientas y maquinarias para hacer este trabajo bien, con prontitud y economía.



Ford Motor Company
SANTIAGO DE CHILE



PLYMOUTH TWO-DOOR SEDAN

PLYMOUTH

Construido por Chrysler, diseñado bajo las mismas líneas modernas que los coches Chrysler, de amplias dimensiones, gran suavidad, poderoso motor, sin embargo de precio módico.

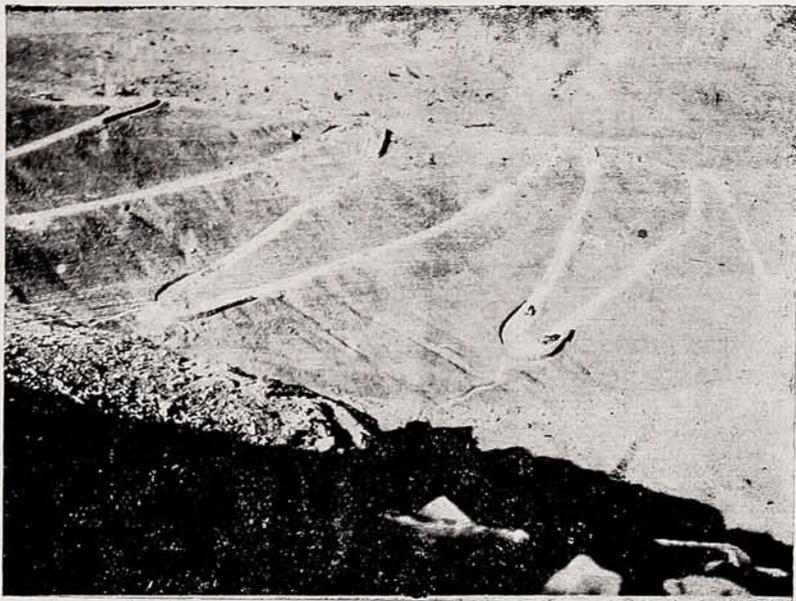
Un Plymouth da tanta satisfacción como el coche de más alto precio.

PIDA UNA DEMOSTRACION A LA

Compañía Chilena de Automóviles y Accesorios

Delicias 1326 — SANTIAGO

Agentes en las principales ciudades de la República



El camino serpentea por las montañas en demanda de la cumbre divisoria entre Argentina y Chile.

BUEN SERVICIO

BUENA MERCADERIA

BUENOS PRECIOS

INMENSO SURTIDO TIENEN

TODOS LOS CLIENTES EN

REPUESTOS Y ACCESORIOS

CASA

MIGUEL MARTINEZ U.

Delicias 1174

SANTIAGO

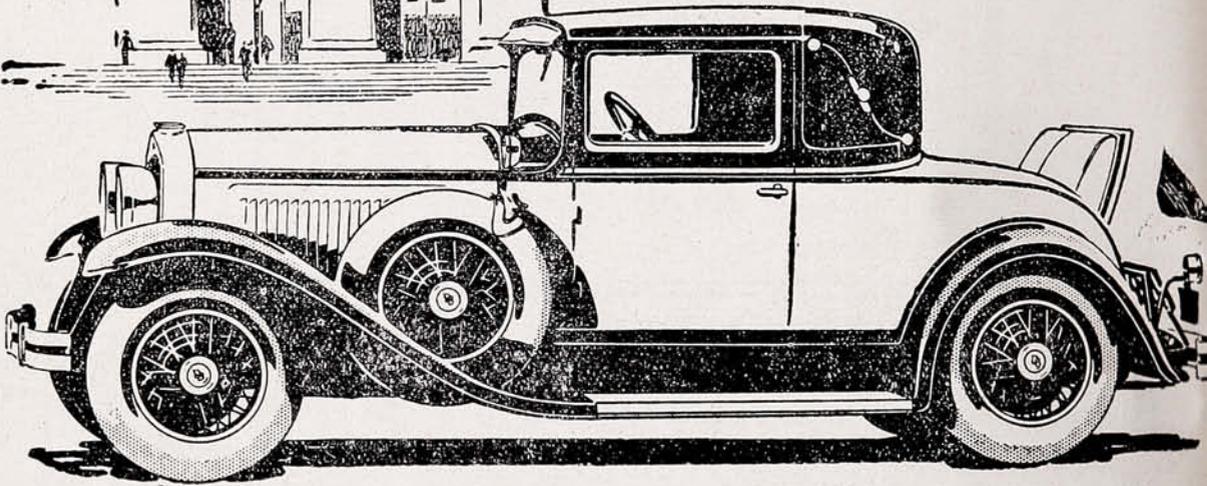
Teléf. 81767

Sírvase mencionar "AUTO Y TURISMO" al dirigirse a los avisadores



Dodge Brothers Senior

El coche Ideal, por su suavidad de funcionamiento, su elasticidad de resortes y su potente motor; es el coche que por excelencia debe elegir el Sportsman, el hombre de gusto refinado.



DODGE BROTHERS SENIOR



Las líneas de su carrocería, lo hacen distinguirse entre la multitud de autos que acuden continuamente a las grandes reuniones deportivas. El dueño de un DODGE SENIOR puede estar seguro de sobresalir por su buen gusto.

BESA Y CIA. LTDA.

DELICIAS 950

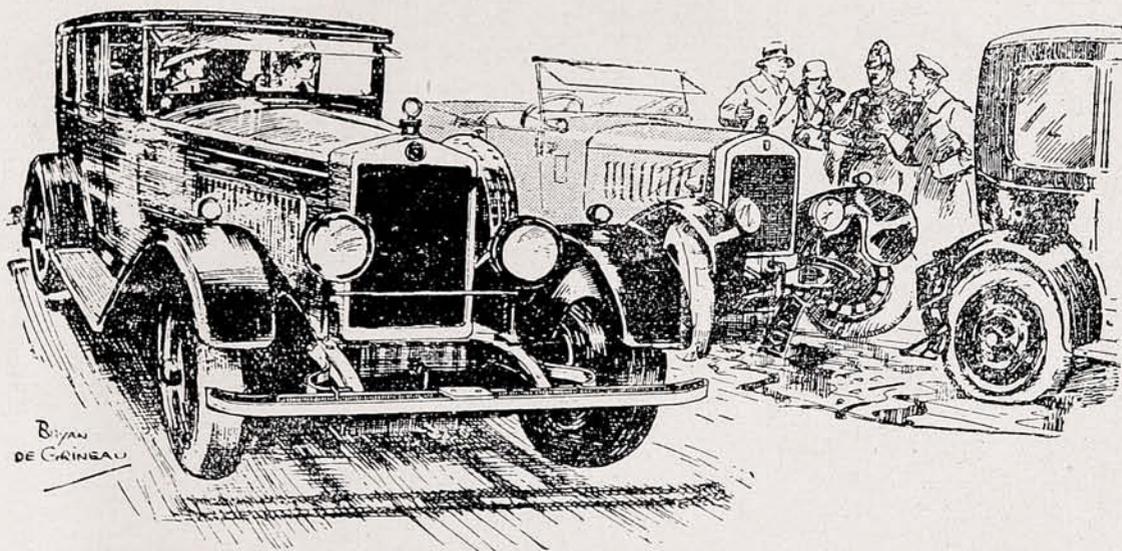
ANTOFAGASTA

SANTIAGO

VALPARAISO

Calendario automovilista para Agosto y Setiembre

- | | |
|---|--|
| 2-3 de Agosto — Italia — V Copa Abruzzo. | 25 de Agosto — Alemania — Carrera Internacional A. D. A. C. Bergrekord. |
| 4 de Agosto — Italia — VI Copa Acerbo. | 25 de Agosto — Polonia — Carrera de 20 kms. en palier. |
| 5 de Agosto — Inglaterra — Carreras en Brooklands. | 25 de Agosto — Francia — Carrera de Chamonix-Montt Blanc. |
| 11 de Agosto — Francia — Carreras de la Costa de Mont Ventoux. | 1.º de Setiembre — Yugo-Slavia — III Carrera Aut. sobre el Circuito de Zagreb. |
| 11 de Agosto — Polonia — Carreras de la Costa de Tatra. | 7 y 8 de Setiembre — Francia — Trofeo Nacional de Boloña. |
| 12 y 17 de Agosto — Austria — Copa de los Alpes. | 8 de Setiembre — Austria — Carrera en la Costa de Gaisberg. |
| 17 de Agosto — Inglaterra — Tourist Trophy de Gran Bretaña. | 8 de Setiembre — Italia — VII "Grand Prix" de Europa. |
| 18 de Agosto — Suiza — VIII Carrera Internacional de la Costa de Klausen. | 15 de Setiembre — Austria — Carrera de la Costa de Semmering. |
| 18 de Agosto — Francia — "Gran Prix" de Comminges. | 21 de Setiembre — Inglaterra — Carrera en Brooklands. |



PROTEJA UD. SU AUTOMÓVIL

Contra los accidentes del tráfico, asegurándolo en la Compañía de Seguros

«LA CHILENA CONSOLIDADA»

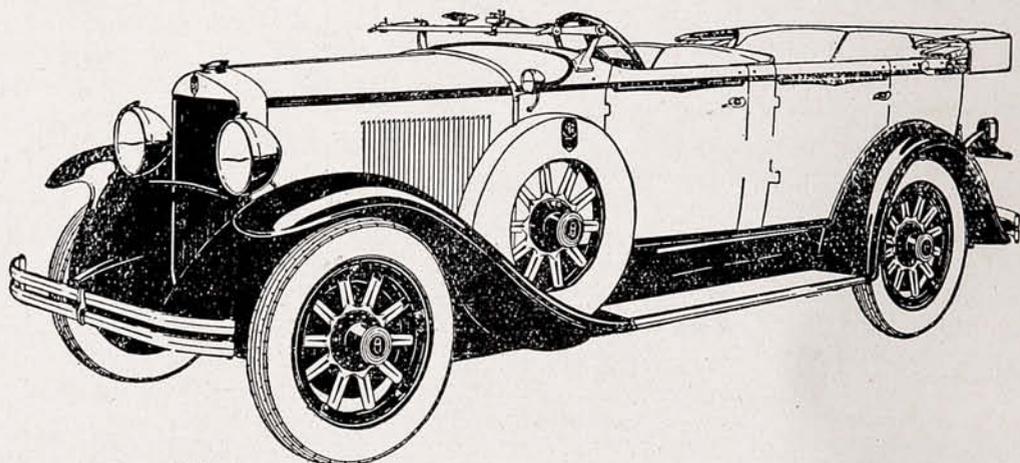
CAPITAL PAGADO: 20 MILLONES DE PESOS

OFICINA: AGUSTINAS 1165

CASILLA 996 — SANTIAGO — TELÉFONO AUTO 3915

Sírvase mencionar "AUTO Y TURISMO" al dirigirse a los avisadores.

El Nuevo Modelo 612



El nuevo Graham-Paige Modelo 612 es un coche excepcional en todo sentido—no en uno o dos detalles solamente. Mientras más de cerca se examine el Modelo 612, más evidencia se encontrará de su amplitud, solidez y calidad extraordinarias.

*Joseph B. Graham
Robert C. Graham
Ray A. Graham*

AGENTES PARA CHILE

HUIDOBRO Y OCAMPO

DELICIAS 1740 - TELEFONO 86801

Estación de Servicio: Domeyko 1780

GRAHAM-PAIGE



Miembros de la policía mejicana haciendo piruetas en motocicleta

Exide



La Bateria de larga vida, la más popularizada en el mundo entero, por sus grandes cualidades:

DURACIÓN, EFICACIA Y ECONOMÍA.

Ofrecemos a los Automovilistas nuestro gran y nuevo surtido de estas excelentes Baterías.

Solicítelas en la

Casa Edison

La casa de calidad y bajos
precios

Estado esq. Agustinas

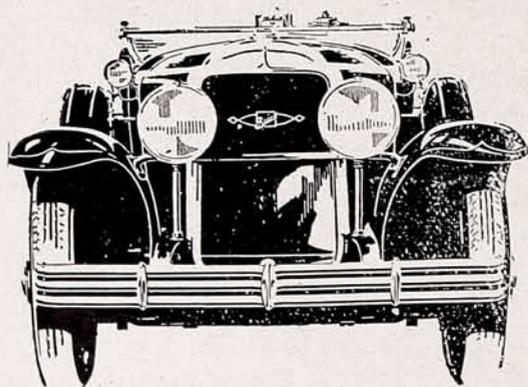
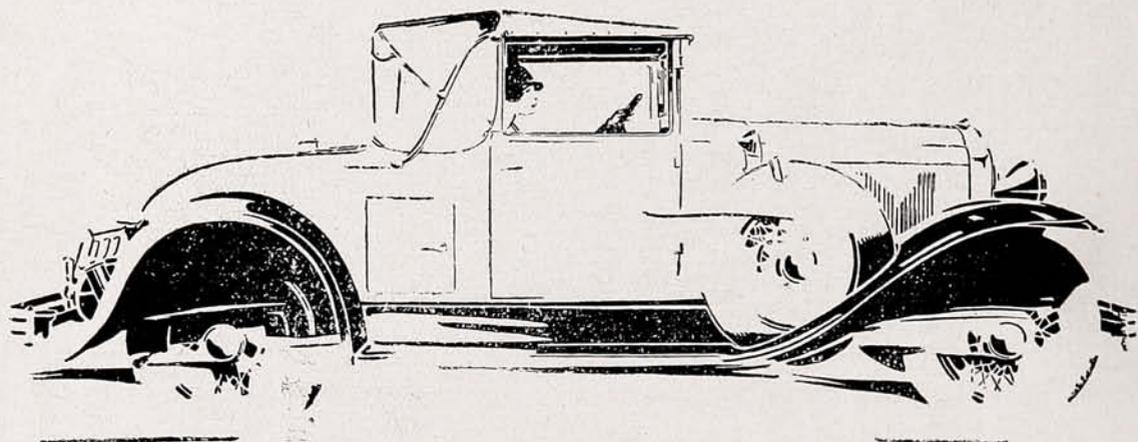
O A LOS IMPORTADORES

INTERNATIONAL MACHINERY Co.

Morandé 520 - Teléfono 2531
SANTIAGO

Edificio Grace - Plaza Sotomayor 5
VALPARAISO

Buick



**ES TAN LLAMATIVO... TAN
EXCLUSIVO... TAN BUENO...
QUE AUN CUANDO NO FUE-
RA UN BUICK USTED
LO CALIFICARIA COMO UN
AUTOMOVIL ESPLENDIDO.**

**SOLICITE UNA DEMOSTRA-
CION SIN COMPROMISO. : :**

IMPORTADORES

MORRISON Y CIA.
AHUMADA 67

La cuarta velocidad

Es casi seguro que volvamos a usar la transmisión de cuatro velocidades y que ésta llegue a disfrutar de cierta popularidad, según opinión de muchos que han estudiado ciertas tendencias en la fabricación de los automóviles. Las transmisiones de cuatro velocidades, anteriormente reconocidas por su gran economía, tuvieron que abandonarse por la generalidad de los fabricantes debido a que los compradores no gustaban de cambiar engranes con tanta frecuencia. En la actualidad, sin embargo, el manejo del automóvil se ha simplificado tanto que muchos miles de personas están perfectamente dispuestas a aprender nuevas cosas. Por ello es que la transmisión de cuatro velocidades está llamada a presentarse de nuevo en el campo automovilista. Con una transmisión así, el automovilista puede hacer sus cambios de manera que obtenga mayor velocidad con un automóvil giratorio relativamente lento de la flecha del motor. Esto quiere decir que desaparece-

rá la vibración del motor, que se obtendrá mayor velocidad y que será mayor la más alto que antes. Entonces recordó que economía de la gasolina.

La mayor hilandería de algodón del mundo

Nuevas adiciones introducidas en las hilanderías de algodón Dunlop, en Rochdale, Lancashire, Inglaterra, construyen ahora a éstas como las más grandes del mundo; bajo el mismo techado, tienen:

- 35.141.645 metros cuadrados de superficie.
- 286.400 husos para hilar.
- 100.000 aparatos plegadores.
- 3.000 operarios (al menos).
- 14.500 caballos de fuerza en energía eléctrica.

Todas las semanas, 1.100 balas de algodón son convertidas en medio millón de libras de hiladura, que se pliega y hace cordel, para los productos Dunlop, especialmente llantas.

Unica casa en p'aza especialista en el ramo de baterías y que da larga garantía en acumuladores nuevos

Reparación y carga de baterías garantizadas.

Se atiende toda clase de revisiones y composturas de baterías instaladas fuera de la ciudad.

Importación de ácido sulfúrico químicamente puro

VENTA DE TODA CLASE DE NEUMATICOS

**CASA ESPECIALISTA EN ACUMULADORES
RODOLFO MUERMANN**

**VARTA
ACUMULADORES**

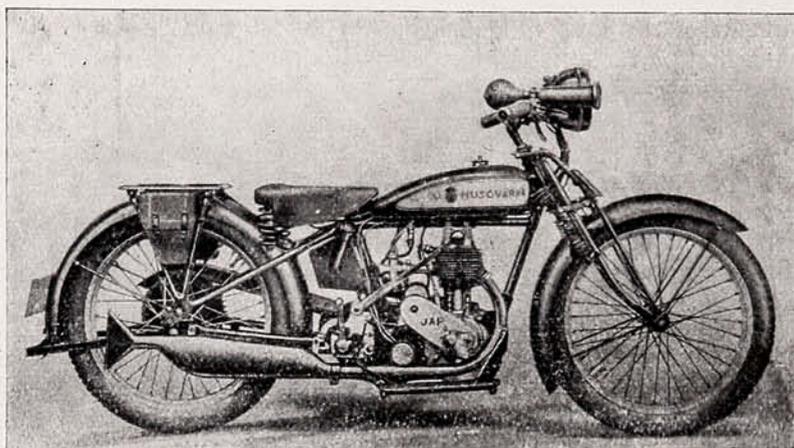
para
arranque, luz
e ignición.



MORANDE, 687-680
Teléfono 5253
Casilla 4045

Motocicletas en varios modelos
de la conocida marca

"HUSQVARNA"



Bicicletas para paseos y carreras
de fabricación Sueca marca

"HUSQVARNA"

Datos y catalogos en la
Compañía Chilena

"AGA"

Bandera 628 :- Casilla 2738 :- Teléfono 88860

Importantes pedidos de maquinarias para las fábricas de automóviles

Según la prensa francesa, las principales fábricas de automóviles de Francia han hecho importantes pedidos de maquinaria para conservar su posición frente a la competencia extranjera y poder disminuir sus precios de venta.

El Rally de Montecarlo

En esta importante prueba se realizó en condiciones excepcionalmente difíciles a causa del temporal de niebla y nieve que reinaba en varios puntos del Continente.

De los 83 participantes, procedentes de diversos puntos de Europa, se clasificaron 23.

Ganó el primer premio, de 40.000 francos, el Dr. Sprenger van Eijek, de Stokolmo, sobre coche Graham-Paige.

En el recorrido, que fué muy accidentado a causa de la nieve, le acompañaban su secretario, un mecánico y un **Chauffeur**.

Desarrolló una velocidad media de 39 mil 887 kilómetros por hora y se clasificó la puntuación siguiente:

Por distancia	74.445
Por velocidad	199.435
Por número de pasajeros	30.0
Por regularidad	5.119

Total 308.999

En segundo lugar se clasificó Szmick, procedente de Budapest, sobre coche Weiss-Manfred, con un total de 302.085 puntos. Siguieron a éste: Wisser, de Hel-singfords, sobre Lancia, con 303.237 puntos; Morillón, de Gibraltar, sobre Peugeot, con puntos 302.099, y A. Berlesco, de Budapest, sobre Citroen C-6, con 301.799 puntos. En la clasificación por regularidad obtuvo este corredor el primer puesto.

KELLY BALLOON



El neumático "KELLY BALLOON" está diseñado científicamente para dar el mayor confort y duración.

USARLO ES ADOPTARLO

Exíjalo en las casas del Ramo

Asegure su Automóvil

Contra Accidentes del Tráfico, Incendio y responsabilidad por perjuicios a terceros

Con la Compañía Inglesa de Seguros "Unión Assurance Society Ltd."

GERENTE GENERAL: J. J. MURPHY — A. PRAT 136 — VALPARAISO

AGENTES EN SANTIAGO:

EDUARDO LLEWELLYN — JONES

CASILLA N.º 2 — CALLE NUEVA YORK 54 — TELÉFONO 3980, CENTRAL

Sírvase mencionar "AUTO Y TURISMO" al dirigirse a los avisadores



Importadores

REISER, PETITBON y CIA

SANTIAGO

VALPARAISO

TRANQUILIDAD ANTE TODO

Los dueños de automóviles particulares y camiones de carga necesitan tomar una «Póliza Comprensiva» en la Compañía de Seguros «SOL DE CHILE» que los pone a cubierto de las pérdidas provenientes de todo riesgo a que continuamente están expuestos sus vehículos:

Solicite **hoy mismo** mayores detalles a los Agentes Generales

BUCHANAN, JONES & CIA.

Huérfanos 1160 Casilla 3439 Teléfono 7418

En bien de la seguridad

En todo los casos, es preferible caminar del lado derecho lo más que sea posible.

Si los frenos ordinarios funcionan debidamente, harán que el automóvil se detenga dentro de una distancia de cincuenta pies al ir caminando a una velocidad de veinte millas por hora.

Si la calle está mojada i resbalosa, déjese por lo menos una distancia de treinta pies entre nuestro autuomóvil y el que camina por delante, a no ser que se camine con mucha lentitud.

Nunca nos adelantemos a un automóvil que camina en la misma dirección, mientras no estemos seguros de que su conductor conoce nuestras intenciones.

Al ir caminando a prisa, sujétese con firmeza la rueda directriz. De lo contrario, una picadura en las llantas puede hacer que el automóvil se desvíe de su camino.

Téngase siempre presente que la parte interior de la curva le pertenece al auto-

móvil que viene en dirección contraria a la nuestra.

Consorcio para la compra de piezas y accesorios

Nos comunican que los constructores franceses especializados en el pequeño coche rápido, acaban de realizar un consorcio para la compra en común, de gran número de piezas y accesorios. Esto les permitirá reducir el precio de venta de sus coches, los cuales conservarán sin embargo sus características individuales.

Construcción de una fábrica de aviones

La importante empresa japonesa Mitsubishi Nainenki Kabushiki Kaisha, de Tokio, ha adquirido para el Japón las patentes Junkers referentes a la construcción de aviones y erigirá en aquél país una fábrica que, en colaboración con ingenieros alemanes, se dedicará a la construcción de aviones Junkers.



TARDE O TEMPRANO

Ud. estará usando

Neumáticos **FIRESTONE**

U.S. ROYAL

(EXTRA HEAVY)



EL NEUMATICO QUE CON SU NUEVA BANDA DE
RODAMIENTO LLENA LAS NECESIDADES DE HOY
Y DEL FUTURO.

Sírvase mencionar "AUTO Y TURISMO" al dirigirse a los avisadores

La ventaja para cada dueño de automóvil, consiste fundamentalmente en elegir un establecimiento acreditado para cualquier reparación de su automóvil.

Para la refacción, reparación y pintura de su carrocería prefiera únicamente, la

FABRICA DE CARROCERIAS

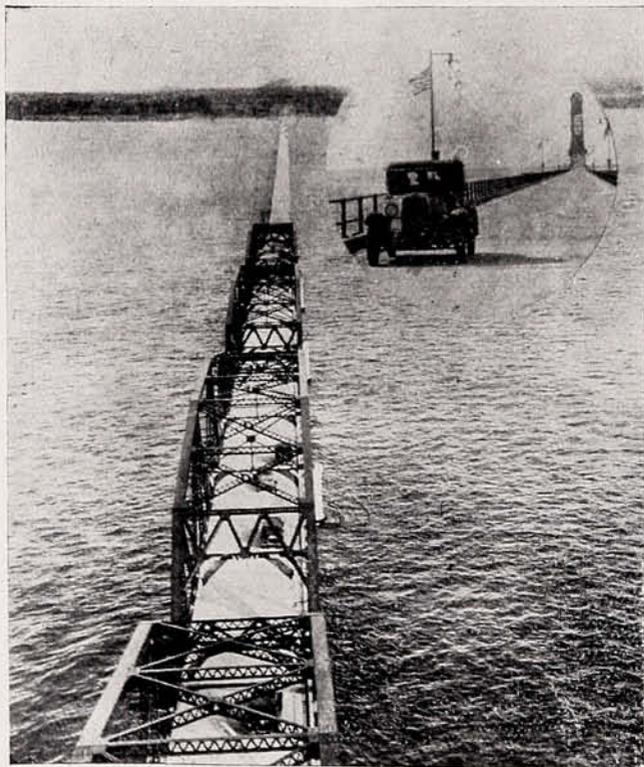
DE Atilio GIOVINAZZI

LA MAS IMPORTANTE DEL PAIS

Sólo cinco días se necesitan para repintar y dejar como nuevo su automóvil, gracias a nuestras instalaciones y al competente personal.

AVENIDA SANTA MARIA N.º 0180

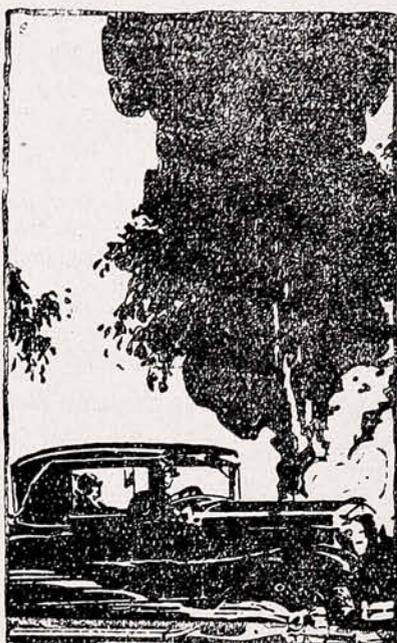
Teléfono 298, Recoleta -:- Casilla 3824



Un estribo del nuevo puente sobre el río St. James, que ha costado \$ 7.000.000 de dólares. Tiene nueve kilómetros de largo y alcanza una elevación de 45 metros sobre el agua. El puente facilita la comunicación directa entre Newport News, la importante base naval norteamericana y el continente, evitando un largo rodeo por el cuello de la península en que está situada la ciudad. El círculo muestra el primer automóvil un Chevrolet, que lo cruzó después de la inauguración.

CINZANO
VERMOUTH





SEIS "DEL SIGLO"

"Hupmobile"



Simón Hermanos Ltda.

DELICIAS 2114

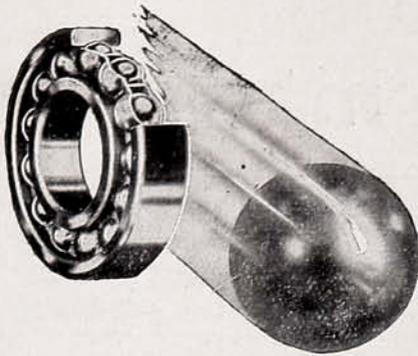
Teléfono 88897

SANTIAGO

De cualquier automóvil se puede decir lo siguiente: si se asemeja al Hupmobile en calidad, puede calificársele de bueno.

¿Por qué contentarse, empero, con un automóvil "bueno" cuando se puede conseguir, sin mayor dispendio, el coche de seis cilindros más admirable del siglo?

La más minuciosa inspección de este Hupmobile — el someterlo a las pruebas más rigurosas que Ud. pueda concebir — son nuestros argumentos más poderosos.



Los Cojinetes de Bolas NEW DEPARTURE

Se emplean como equipo normal en mas de 90% de los automóviles y camiones fabricados en los Estados Unidos.

Nosotros tenemos el stock mas grande en Chile de estos cojinetes. Hay tipos para las ruedas delanteras de Chevrolet, Pontiac, Buick, Oakland, Oldsmobile, y también para reemplazar los que vienen en los camiones Brockway, Republic y G. M. C.

PRECIOS MAS BAJOS DE PLAZA

NICANOR RUBIO

Vicuña Mackenna 685

Santiago de Chile

Se hacen buenos descuentos a los comerciantes de provincias

CERTIFICADO

GARAGE FIAT

CATEDRAL 1229

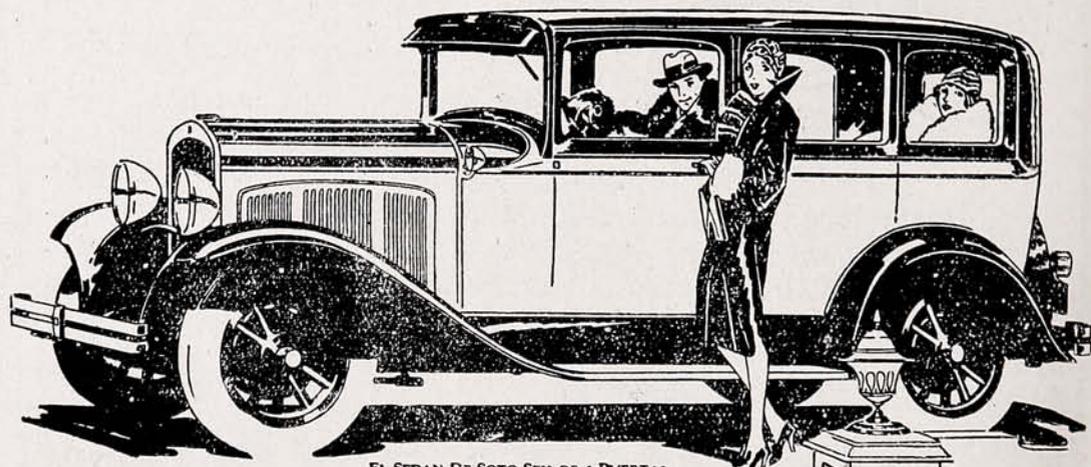
Santiago, 6 de Junio de 1929

Habiéndose producido un principio de incendio en el interior de un Auto en compostura en mi garage, fué sofocado instantáneamente usando un extinguidor «MINIMAX», evitando así todo peligro.

p. Luis Votta

Fdo. Antonio Farisano

Sólo comparable con automóviles más caros



EL SEDAN DE SOTO SEIS DE 4-PUERTAS



Uno de los contrastes más notables y esclarecedores del mundo automovilístico de hoy día, es el que presenta el De Soto Seis junto a otro automóvil de igual precio.

El De Soto pertenece a un grupo de automóviles enteramente diferente, decisivamente

superior a todo otro vehículo de la categoría de precio semejante—en estilo y en belleza, en precisión de mano de obra en comodidad y en excelencia de funcionamiento.

Sobra decir, pues, que el De Soto es sólo comparable con automóviles mucho más caros.

DE SOTO SEIS

PRODUCTO DE LA CHRYSLER MOTORS

IMPORTADORES

BARAHONA, HERMAN Hnos. y Cía.

DELICIAS 866 — SANTIAGO

Agentes en las principales ciudades de Chile

AUTO y TURISMO

ANTIGUA REVISTA AUTO y AERO

ORGANO OFICIAL DEL AUTOMOVIL CLUB DE CHILE Y DE LAS ASOCIACIONES DE ACONCAGUA, BIO-BIO,

— COLCHAGUA, CAUTIN, ÑUBLE, TALCA, TRAIGUEN, VICTORIA Y AUTO CLUB DE MAGALLANES —

FUNDADA EN 1913

AÑO XI

SANTIAGO, (CHILE) JULIO DE 1929

N.º 167

Alejandro Gumucio V.
Carlos de la Barra F.
Propietarios

Dirección y Administración
Delicias 1171—Teléf. 80041
Casilla 3319
Santiago de Chile
Ofic. en E.E. UU.—151 Nassau, St. NEW YORK

Telegramas «Autoaero»
Suscripción anual
\$ 12.—
Suscripción para el extranjero 2 dollars



ACONCAGUA



BIO-BIO



CAUTIN



COLCHAGUA



AUTOMOVIL CLUB DE CHILE

Delicias 1171-Santiago-Teléfono 87344

Cerca de Ud hay una Asociación de
Automovilistas.

Hágase socio de ella y así contribuirá al
desarrollo del automovilismo nacional.



MAGALLANES



VICTORIA



TRAIGUEN



TALCA



ÑUBLE



Tenemos noticias de que próximamente llegarán a Chile los primeros automóviles Mercedes-Benz tipo de carrera con compresor, que desarrollarán velocidades nunca vistas hasta ahora en el país.

* * *

En la segunda quincena de Junio último estuvieron de paso por Santiago los señores C. E. Hudson y J. L. Graham, Gerente General para Sud América y Director del Departamento de Exportación, respectivamente, de la Dunlop Rubber Co. de Estados Unidos.

* * *

La firma Picó e hijos Ltda. importadora de los automóviles franceses Citroen, está efectuando la transformación de un local ubicado en la calle de Bandera esquina de Moneda, con el objeto de instalar allí la Exposición de los automóviles que representan.

* * *

Ha quedado inaugurada en la ciudad de Talca la Agencia Chrysler, a cargo de los señores Ernesto Moraga y Cía. La inauguración dió motivo para una fiesta social a la que concurrió la sociedad talquina.

* * *

Próximamente la policía de Santiago usará guantes mosqueteros blancos a fin de facilitar la visualidad en sus movimientos de dirección del tránsito urbano.

Se encuentra en Santiago Mr. George J. Lindgren representante en Sud América de la fábrica John N. Willys Export Corporation, productora de los automóviles Willys-Knight y Whippet.

* * *

Se encuentra de paso por Santiago el señor H. L. Keats, Gerente General de la Chrysler Export Corporation en Sud América. El señor Keats tiene fijada su residencia en Buenos Aires. El 10 del presente se embarcó para el Perú.

* * *

El 1.º del actual fué inaugurada la Exposición de Automóviles Hudson-Essex en su nuevo y elegante local en Delicias esquina de Cienfuegos.

* * *

La casa Morrison y Cía. ha recibido ya la primera partida de los automóviles Marquette, fabricados por la Buick. Se nos informa que durante el presente mes recibirá

alrededor de 40 automóviles.

* * *

Ha permanecido durante algunos días entre nosotros el señor C. A. H. Gundelach, representante de la firma Kemsley Millbourne Acceptance Corporation, institución que se dedica a financiar negocios de compra-venta de automóviles.

EL AUTOMOVIL CLUB DE CHILE, LA INSTITUCION REPRESENTATIVA DEL AUTOMOVILISMO NACIONAL SALUDA CORDIALMENTE A LOS AUTOMOVILISTAS PERUANOS POR INTERMEDIO DEL TOURING CLUB PERUANO, CON MOTIVO DEL ANIVERSARIO PATRIO DEL PERU Y POR LA FELIZ SOLUCION QUE AMBOS GOBIERNOS HAN DADO A LA CUESTION INTERNACIONAL.

El programa del Automóvil Club de Chile

La fundación de una institución nacional en la que estarán reunidas todas las entidades automovilistas del país. :: ::

El Automóvil Club de Chile ya ha reintegrado su Directorio definitivo después de las dos Asambleas Generales de Asociados celebradas últimamente.

En la última de éstas quedó aprobado el Reglamento por el cual se regirá la Institución.

Desde la fundación de la A. C. C. en Octubre último hasta ahora el público no había podido apreciar la labor que estaba desarrollando porque ella se reducía a la organización interna, a la redacción y estudio de los Reglamentos, diligencias que han demorado varios meses. Además, como el Directorio era provisorio, no se encontraba con suficientes facultades para tomar medidas de mayor trascendencia.

Ahora que el Directorio definitivo tiene preparada a la Institución para iniciar su marcha, es el momento de obrar y hacer una labor efectiva.

Cada uno de los miembros que lo componen reúne condiciones especiales para los puestos que desempeñan y como son personas preparadas y entusiastas están dispuestos a dar un gran impulso a la Institución.

Coincidimos con el modo de pensar de nuestro colega "Caminos y Turismo" Organismo Oficial de la Asociación de Automovilistas de Valparaíso, en el sentido de propender cuanto antes a la unificación del automovilismo nacional creando una entidad que involucrara a todas las Instituciones del país. La base primordial sería que cada una de estas Instituciones mantendría su autonomía y libertad de acción dentro su zona. El organismo central la representaría ante las esferas gubernativas.

Los beneficios que aportaría esta unificación traerían como consecuencia un provecho positivo para el automovilismo nacional, ya que habría intercambio de franquicias entre todas las instituciones.

Son muchos los problemas que deben resolverse y que actualmente presentan un obstáculo al desarrollo del automovilismo.

La diversidad de reglamentos de tránsito de cada localidad, la anarquía en las patentes, el otorgamiento de carnets y su reconocimiento en otra ciudad, la ignorancia de los encargados de la dirección del tránsito público, la deficiencia en la señalización urbana y rural, etc.

El programa que el A. C. C. deberá desarrollar para la unificación de todas las Asociaciones se condensaría en los siguientes puntos generales:

- a) Unificación o tipificación de reglamentos de tránsito para toda la República.
- b) Patente válida para todo el territorio nacional otorgada de acuerdo con normas uniformes e invariables para cada tipo de vehículos.
- c) Dictación de leyes enérgicas contra los malos conductores que infrinjan deliberadamente los reglamentos de tráfico.
- d) Departamento oficial para suministrar a todas las asociaciones afiliadas datos oportunos y exactos sobre el estado de los caminos, calificación de los hoteles y garages de toda la República, etc.
- e) Fomentar y ayudar a la formación de Clubs automovilistas en toda la República a objeto de que pueda contarse con un sistema de ayuda inmediata de todas las carreteras.
- f) Velar por los intereses del automovilismo en la dictación de leyes que tengan relación con él en cualquiera de sus actividades.
- g) Fomentar el turismo nacional e internacional estableciendo canje de prerrogativas con las instituciones congéneres del extranjero.
- h) Denunciar ante la autoridad correspondiente, las infracciones a la Ley de Caminos cometidas por los propietarios de predios rurales.

Esto es lo que tiene relación con la unificación o sea con la fundación de la nueva entidad de carácter nacional.

Al mismo tiempo el Directorio del A. C. C. se preocupará en obtener para sus asociados las mayores franquicias posibles, que además de las que existen actualmente, formaría un cúmulo de beneficios muy tentadores para los que aún, por dejación no se han apresurado a ingresar como socios.

Los beneficios que están actualmente en estudio y que no se han implantado con anterioridad debido a que no existía un Directorio definitivo ni un reglamento, son: Defensa jurídica, Descuentos en los hoteles, Descuentos en el consumo de

accesorios y combustible, Descuentos en Garages y Talleres Oficiales, Nuevo local social propio con amplias y cómodas dependencias, confección de cartas camineras, Descuentos en primas de seguro de automóviles y por último un autódromo.

Todo es posible y realizable y todo puede obtenerse mediante la cooperación de la colectividad.

Ahora que soplan brisas de resurgimiento y renovación, miramos con mucho optimismo el desarrollo de la labor del primer Directorio del Automóvil Club de Chile.

Crónica de la industria americana

(De "El Automóvil Americano")

Durante los últimos meses se ha podido apreciar una actividad extraordinaria en las diversas fábricas de automóviles de Detroit. En Marzo salieron de las fábricas 594.000 vehículos sobrepasando en más de 100.000 al mes de febrero.

Ford alcanzó un total de más de 182 mil durante Marzo.

Chevrolet, entre automóviles y camiones construyó cerca de 150.000 durante el mismo mes.

Hudson-Essex, Whippet, Chrysler, Studebaker y otras grandes Compañías contribuyeron a este gran total.

Se calcula que en Junio la Ford habrá construido más de un millón y medio de automóviles y camiones del modelo A.

La Chevrolet, al mismo tiempo llevará construidos más de un millón de modelos de seis cilindros, que fueron lanzados al mercado en Diciembre de 1928.

Se anuncia la aparición del modelo chico Buick, pero no llevará este nombre. Se llamará Marquette.

A pesar de la fusión entre la Chandler y la Hupp, la primera ha seguido construyendo automóviles para cumplir con contratos pendientes. La Hupp utilizará los ex-talleres Chandler para construir el modelo chico Hupmobile.

La organización Durant bajo la dirección de Mr. Frederick J. Haynes se halla ahora muy bien establecida en Detroit y en Lansing.

La utilización de las aleaciones de acero y cromo se está haciendo cada día más importante en la industria. Un interesante desarrollo en este sentido es el empleo de fierro, cromo y níquel para el bloque de cilindros de los camiones Speed Wagon de la casa R. E. O.

La fábrica de los camiones Republic se ha consolidado con la American-La France, bajo la dirección de esta última compañía.

Está tramitándose la consolidación de las fábricas Bendix, Stromberg, Delco-Remy, Stincilla y otras.

Desde el 1.º de Mayo último ha entrado en vigencia el nuevo impuesto de dos centavos de dólar sobre cada galón de bencina en los Estados Unidos.

Aún no hay datos acerca de la forma como va a trabajar la General Motors en Alemania. La G. M. ha declarado de que su conexión con la Opel es una asociación con lo que da a entender de que no se trata de una absorción completa.

El Presidente de la G. M. C. Mr. Alfred Sloan y Mr. Alvan Macauley, Presidente de la Packard han contratado 1.300 metros cuadrados en uno de los pabellones de la Exposición Internacional de Barcelona, con el objeto de exhibir allí automóviles y accesorios de fabricación norteamericana.

* * *

DECLARACIONES DEL GERENTE GENERAL DE LA CHRYSLER EN SUDAMERICA

Grandiosos progresos de todo orden que ha notado en su segunda visita a Chile.—Considero, dice, que Chile es el primer país de Sudamérica.

Tuvimos conocimiento de que se encontraba en Santiago el Gerente General de la Chrysler Export Corporation en Sud América Mr. H. L. Keats y no trepidamos en trasladarnos a su alojamiento en el Club de la Unión con el objeto de entrevistarlo en nombre de Auto y Turismo.

Nos encontramos al frente de Mr. Keats, caballero muy simpático y amable y le manifestamos nuestro propósito de someterlo a una entrevista.

En términos muy corteses se escusó y nos dijo que no era partidario de las entrevistas porque a nada conducen y que ellas tampoco servían de propaganda para la Corporación que representa. En vista de su negativa le hicimos diversos razonamientos y tratamos de convencerlo de que era necesario que se dejara entrevistar porque a los automovilistas chilenos les agradaría imponerse de las impresiones de una personalidad como la de él.

Mr. Keats, sin acceder a nuestra embestida, nos ofrece asiento y comenzamos a charlar; no sobre automovilismo, como habría sido lo más lógico, sino sobre tópicos generales y sobre las impresiones que ha tenido al visitar diversos países de Sud América.

Hace poco más de dos años estuve en Chile, nos dice y cuando me retiré después de una corta temporada, me llevé la más triste impresión de este país. Lo digo con sinceridad. Aquello era un caos y una desorganización completa y absoluta. Creí que Chile iba a ser un foco de revoluciones y que esto iba a acarrear consecuencias funestas para el comercio.

Estando en Buenos Aires, donde tengo mi residencia, tuve noticias del resurgimiento de Chile y creí que habría una exageración o un marcado optimismo.

Cuan grande no sería mi sorpresa, al llegar aquí nuevamente, al darme cuenta de la realidad. Chile es hoy día, en mi concepto, el primer país de Sud América. La seriedad y honorabilidad de su Gobierno, los vastos programas de renovación, las innumerables obras constructivas, el arre-



El señor H. L. Keats, Gerente General de la Chrysler en Sudamérica

glo de las cuestiones internacionales, la política caminera, la anulación de las huelgas y el bienestar social que se traduce en la buena presentación y decente modo de vivir de los obreros etc. En cada uno de estos detalles, he podido apreciar un evidente signo de progreso y estoy verdaderamente admirado y sorprendido de cómo en tan corto tiempo han podido anularse las malas prácticas antiguas y hacer flotar las buenas y bien atinadas normas que han de conducir al país a la prosperidad.

Este bienestar económico y social que se nota hoy día en Chile inspira confianza al capital extranjero, el que puede afluir a torrentes para contribuir a la riqueza nacional.

La rebaja de los derechos aduaneros, los buenos caminos y pavimentos, el alumbrado de la capital, el orden en el tránsito urbano, la fiebre por las construcciones, la riqueza salitrera y minera y muchas otras observaciones que he anotado en mis apuntes y que no se pueden escapar a un extranjero observador, son indicios evidentes de una era de resurgimiento.

—Es muy grato para nosotros oír sus opiniones Mr. Keats, pero creemos que Ud. es demasiado benévolo, le manifestamos.

—No señores. Ustedes no saben lo que tienen y no se dan cuenta de lo que valen. No lo digo por adularlos. Lo digo con en corazón en la mano.

En seguida se extendió sobre temas agrícolas e industriales de otros países haciendo siempre comparaciones con Chile y nosotros seguíamos oyéndole con sumo agrado su autorizada opinión, emanada de un hombre que sabe lo que dice.

—Qué impresión tiene Ud. sobre la aceptación que han encontrado en Chile las marcas de automóviles que controla la Chrysler Corporation?

—Magnífica nos responde con entusiasmo. Cada una de ellas: Chrysler, Plymouth, De Soto y Dodge han encontrado fácilmente mercado, primero porque son productos de alta calidad y segundo porque las agencias están a cargo de distribuidores capaces y activos.

Recientemente se ha concedido la Agencia de los camiones Fargo al señor Rafael Vives, Gerente de la Compañía Chilena de Automóviles y Accesorios, distribuidora de los Chryslers.

El Fargo es un camión cuyo motor tiene las características del De Soto y está sólidamente construido para resistir cualesquier trabajo que se le imponga. Ya viene la primera partida en camino y no dudo que tendrá una franca aceptación.

La fábrica tiene organizado su trabajo para producir el primer mes camiones de media tonelada, al mes siguiente de una tonelada y así sucesivamente hasta cinco toneladas.

—Tiene la Chrysler algún proyecto de reformar alguno de sus modelos? le preguntamos.

—Por el momento no. En caso de alteración se hará solamente en las carrocerías ya que mecánicamente no se puede, hoy por hoy, introducir más refinamientos. Son automóviles perfectos en relación a sus respectivos precios, nos dice Mr. Keats.

A medida que nos entendíamos en la charla con nuestro entrevistado tratábamos de retener mentalmente sus declaraciones ya que ellas tenían que servir de base para la entrevista que nos habíamos propuesto obtener.

Al despedirnos de Mr. Keats le pedimos autorización para dar publicidad a sus argumentos; y en tono malicioso nos dijo que los periodistas éramos muy ladinos y que teníamos el don de saber "tirar la lengua" para obtener informaciones.

Les ruego sean muy parcos en su publicación y no olviden lo que les manifesté al principio: que ustedes tienen motivos suficientes para sentirse orgullosos de pertenecer a una nación tan varonil y esforzada, que se está abriendo una ancha brecha en el camino del progreso y que puede exhibirse como un modelo ante otras naciones sudamericanas.

A. G. V.

CUANDO SE LLEGA AL LIMITE

Hace unos años — cuenta un cronista inglés — a Ford, Firestone, Edison y a Burroughs les dió por hacer una excursión en auto — un Ford, seguramente. — De pronto, les falló una lamparita del coche; se detuvieron, pues, ante un negocio de repuestos que encontraron al pasar por una aldea.

Henry Ford fué a hacer la compra.

—¿Qué marca de lamparitas tiene?

—Edison — le replicó el dueño.

—Bueno, deme una — le repuso Ford.

— Quizá le pueda interesar saber que el mismo Edison se encuentra en mi coche.

Cuando fué colocada la ampolla, los viajeros se dieron cuenta que también necesitaban un neumático; regresó Ford al

negocio, volviéndole a preguntar al dueño que marca tenía.

—Firestone — fué la respuesta.

—¡Hombre, creo que le interesará saber que Mr. Firestone está en el coche y que yo soy Ford, Henry Ford. . .

—¿Ah, sí? — exclamó el comerciante por menor.

Y Mientras éste se puso a colocar la goma, Burroughs, que poseía unas hermosas chuletas níveas, asomó la cabeza por al ventanilla del coche y saludó:

—¡Buenas tardes, señor!

El hombre quedóse mirando durante un rato, y luego dijo:

—Si usted trata de hacerme creer que es Santa Claus. . . Bueno, no vacilaré en coronarlo con esta goma. . . ¡Qué se han creído!

Su Alteza el Príncipe Luis Fernando de Prusia fué festejado por el Automóvil Club de Chile



S. A. El Príncipe Fernando de Prusia durante la recepción que le ofreció el Automóvil Club de Chile

Muy simpática resultó la manifestación que el Automóvil Club de Chile ofreció a su Alteza el Príncipe Luis Fernando de Prusia.

Esperaban al visitante el Presidente de la Institución don Amadeo Heiremans, el Directorio y numerosos socios.

A la llegada del Príncipe al local fué objeto de una ovación de parte de los concurrentes. Después de las presentaciones y saludos de estilo, fué invitado a beber una copa de champagne.

El Presidente le manifestó en cortas frases el verdadero agrado que sentía el A. C. C. al tenerlo en su hogar y se hacía

portavoz de la simpatía y admiración que su persona despertaba a los automovilistas chilenos.

Durante largo rato el Príncipe departió con los manifestantes y se demostró muy complacido del buen pie en que se encontraba la Institución que congrega a todos los automovilistas del país.

Antes de retirarse fué invitado a estampar su firma en el Album del Club, lo que hizo con sumo agrado.

“Al Automóvil Club de Chile, un afectuoso saludo de un entusiasta automovilista. Luis Fernando. Príncipe de Prusia”.

Señalización luminosa en Santiago

Hemos tenido conocimiento que la Municipalidad de Santiago ha resuelto, en vías de ensayo, instalar en la Plaza Baquedano, Plaza de Armas y calles Estado y Ahumada, un sistema de señales lumino-

sas para dirigir el movimiento de los vehículos.

Estas señales luminosas serán visibles de día y sus movimientos son accionados eléctricamente, sin que sea necesaria la intervención de nadie.

El Perú, productor de petróleo

No hay exageración cuando se dice que el Perú descansa sobre un sustrato de petróleo, pues la presencia de este aceite mineral, se ha constatado desde la frontera norte, en Tumbes, donde están los yacimientos de Zorritos, siguiendo una zona que abarca enorme extensión de territorio dentro del cual, yacen todavía por localizarse las zonas de mayor rendimiento, algunas de las cuales están reservadas para el Estado y otras por Compañías particulares entre las que se disputan fuertes intereses de Sindicatos ingleses y americanos, tales como la Royal Dutch Shell Co., la Standard Oil Co., y la muy reducida proporción de denuncios, los capitalistas nacionales, siendo una pequeña parte de esta región petrolera la que se encuentra en actual explotación.

De todas las zonas petrolíferas del Perú, la más reconocida y donde están concentradas por ahora, las explotaciones, es la región comprendida entre Paita y Tumbes, en la cual trabajan tres grandes Empresas: La International Petroleum Co., que es subsidiaria de la Standard Oil Co., la Lobito Oilfields Ltd. y la firma Faustino G. Piaggio e hijos.

La International Petroleum Co. que tiene habilitado el puerto de Talara, expresamente para el embarque de su petróleo.

Tiene una gran Refinería establecida en Talara, con capacidad suficiente para destilar 6,500 barriles diarios de petróleo y con una instalación completa para la rectificación de naftas y gasolinas, en la que no sólo se refina el petróleo extraídos de sus pozos, sino el que se importa de México y California con tal objeto. También se beneficia en la Refinería de la International Petroleum, parte de la producción de los yacimientos de Lobitos y Restin, de La Lobitos Oilfields Ltd.

La Lobitos Oilfields Ltd., compañía inglesa, explota los valiosos yacimientos de Lobitos y Restin y tiene en actual explotación 17,410 pertenencias.

Los yacimientos de Zorritos, están explotados por una compañía nacional: Faus-

tino G. Piaggio e Hijos. Zorritos se distingue por la gran riqueza de sus pozos y por la larga duración de muchos de ellos, pues hay algunos pozos que están en explotación hace más de 20 años, y hay otros que se ha perdido la fecha de perforación, y todavía siguen rindiendo aceite.

Esta firma tiene una Refinería propia, cuyos productos son muy solicitados por su mejor calidad, especialmente las gasolinas y los kerosenes de Zorritos, que superan a los productos de la Refinería de Talara.

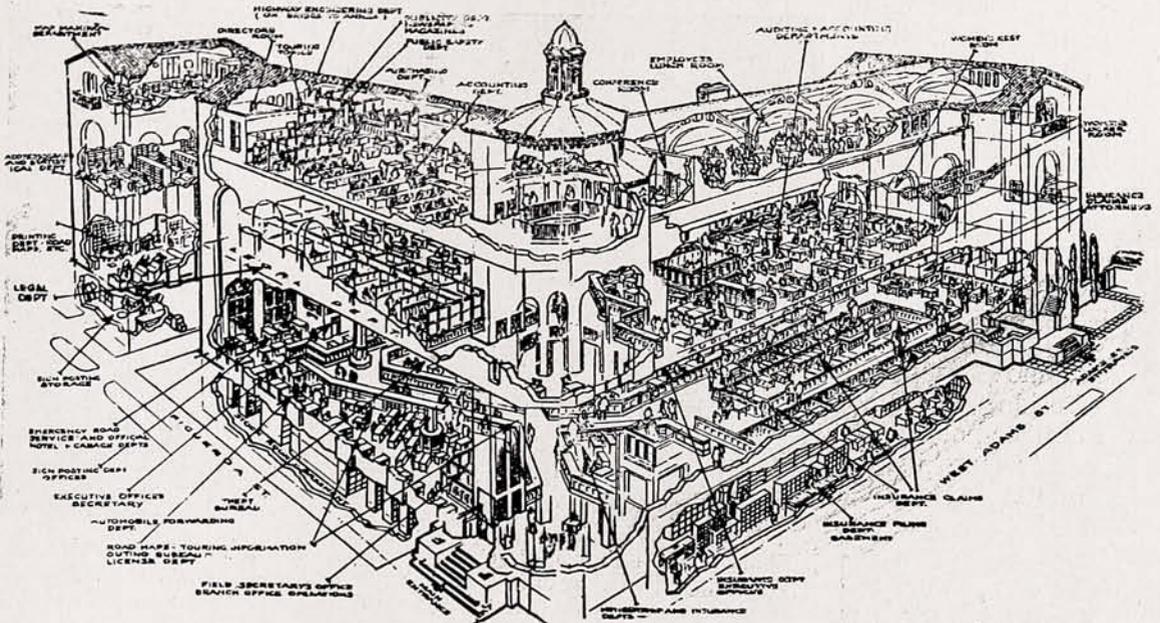
La calidad del petróleo peruano es casi idéntica con muy pequeñas diferencias, de los diversos campos donde se explota; es de la clase fina, del que los técnicos llaman de "alto grado", tipo Pensilvania, a base asfáltica; contiene en término medio 15% de kerosene, una buena porción de lubricantes finos y una pequeña cantidad de parafina.

La extracción del petróleo en los pozos, se hace en su mayoría por bombeo, aunque alrededor de un 30% de ellos, son surgentes permanentemente. La duración de vida de trabajo de los pozos, es muy variable, aunque hay algunos pozos que tienen una extraordinaria duración, y se está extrayendo petróleo de ellos, después de 20 años seguidos de intensa explotación; y hay otros, en los que se da el caso de que después de agotados y abandonados, pasado un tiempo de reposo, vuelven a ser productivos, o se convierten en pozos surgentes, tal como ocurrió con el pozo N.º 142, de la Lobitos, que reapareció surgente, en 1927, después de haber estado agotado.

La producción de petróleo en el Perú, en 1927, ascendió a 1.340,600 toneladas con un valor de 15.416,900 libras peruanas oro o sea un poco más de 500 millones de pesos.

La industria se halla todavía en pañales en el Perú, y está llamada a un gran porvenir de expectativas seguras e ilimitadas, y a incrementar la capitalización de la riqueza nacional en una proporción muy apreciable.

El Automóvil Club más grande de Norte América



El suntuoso edificio que levanta el Automóvil Club de California

Después de 28 años de vida, el Automóvil Club del Sur de California ha logrado formar la institución más poderosa de los Estados Unidos.

Cuenta hoy día con más de 30.000 socios activos.

En 1900 fué fundado y su sede social estaba instalada en el tercer piso de un edificio y contaba como único haber social con una mesa escritorio y 46 socios fundadores.

Su programa e ideales fueron desarrollándose y poco a poco la institución fué creciendo. Estableció canje con los Clubs similares, y dió toda clase de servicios y facilidades para el desarrollo del turismo.

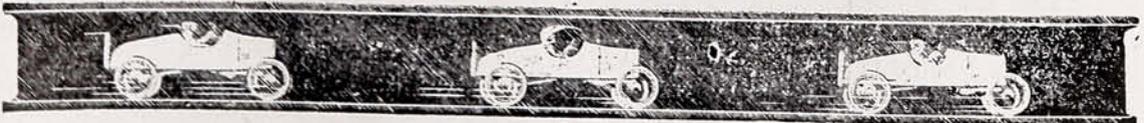
La casa matriz se halla en la ciudad de Los Angeles y ha inaugurado 33 sucursales en los distintos distritos de California. El personal de empleados en la casa matriz

llega a 968 y el de las sucursales asciende a 304.

Los capitales acumulados llegan a varios millones de dólares que no persigue fines de lucro y solo desea beneficiar a sus asociados, resolvió levantar un edificio en la ciudad de Los Angeles para su casa matriz.

Como puede verse en el grabado que acompañamos se trata de un suntuoso edificio de tres pisos de estilo español, donde se instalarán las dependencias del Club.

Los principales departamentos son: Mapas camineros, informaciones sobre turismo, departamento de robos, señalización, jurídico, imprenta, artístico, confección de mapas, ingenieros de caminos, directorio, compras, contabilidad, conferencias, salón para familias, seguros, comedores, bar, entretenimientos, etc.



El Automóvil del Papa

El ofrecimiento de un automóvil al Papa ha constituido para Roma un acontecimiento importante, tan vivo se ha hecho el interés del público para los asuntos del Vaticano después del Concordato de San Juan de Letrán. Y este automóvil que fué ofrecido al Sumo Pontífice por la Fiat, es por tanto llamado "el automóvil del Concordato", pues el primer coche con el cual Pío XI podrá salir del Vaticano por las ca-



El automóvil Fiat 525, ofrecido al Papa por la Casa de Turin, entra al Vaticano, guiado por el famoso «as del volante», Félix Nazzari, después de atravesar Roma entre las manifestaciones de la muchedumbre

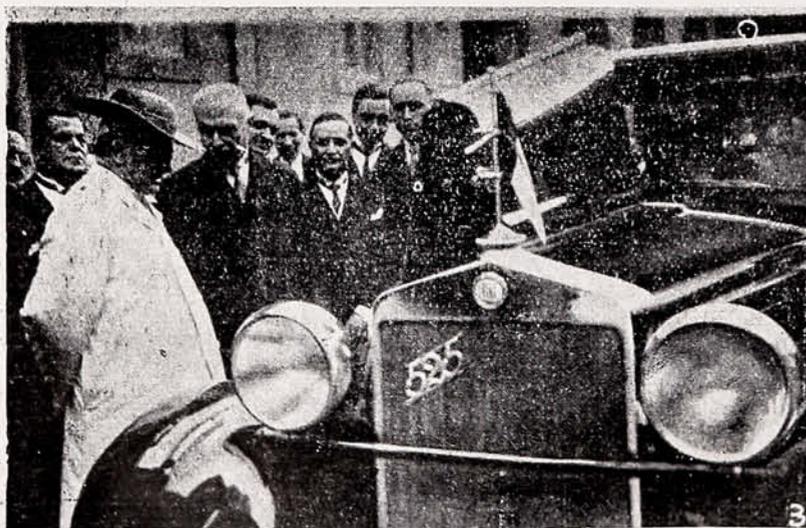
lles de Roma y por las carreteras de Italia.

El auto expresamente construido por la Fiat para ser regalado al Papa, quedó expuesto al público por dos días, y hasta 20.000 personas pasaron a admirarlo: gente del pueblo, príncipes y princesas, cardenales, embajadores, hombres políti-

cos, periodistas, un sinnúmero de curas, frailes, monjas. Se manifestaron curiosos episodios de fervor religioso. Quien besaba el coche papal, quien se persignaba luego de haberle tocado. Una dama inglesa casi centenaria, que había conocido a Pío IX, mistress Ana R. Place, se hizo llevar

al Salón de la Fiat por dos criadas, y S. A. el Gran Maestro del Orden de Malta, el Príncipe de Thun y Hohenstein, viejo y enfermo, fué visto firmar el registro de visitantes con la mano izquierda, teniendo la derecha paralizada.

El coche es un Fiat 525, soberbiamente construido y enteramente aderezado con el escudo pontificio en oro y una placa de San Cristóbal (el pro-



El presidente de la Fiat, señor Juan Agnelli, senador del Reino, dá al Papa algunas explicaciones sobre el motor

Karstulovic da fin a su raid a través de los países sudamericanos

Recordarán nuestros lectores que durante algunos días del mes de Abril estuvo de paso en Santiago nuestro compatriota Emilio Karstulovic, realizando el Raid Austral Sudamericano.

Una a una de las etapas fueron cubiertas por Karstulovic y el 1.º de Mayo último hizo su entrada triunfal a Buenos Aires.

No cabe duda que la prueba cumplida con tanto éxito por los señores Kartulovic y Azpeitia Pellerano llena una de las páginas más brillantes del automovilismo sudamericano; la fibra de los mismos debió ser puesta a prueba en varias oportunidades en que el raid estuvo a punto de fracasar ante las múltiples dificultades que la naturaleza ponía a la realización del mismo.

El raid registra en su desarrollo dos records de velocidades, el uno en el trayecto entre Buenos Aires y Magallanes cumplido en 104 horas, y el otro entre Santiago de Chile y Antofagasta cubierto en 72 horas. Puede dividirse en 5 etapas, entendiéndose la primera desde Buenos Aires a Magallanes, distancia cubierta como hemos dicho en solo 104 horas de marcha ininterrumpida, lo que de por sí constituye el mejor elogio para los dos volantes. a segunda de Magallanes a Santiago de Chile, abriendo el camino a interesantes estudios sobre las condiciones de viabilidad de esa zona del país y de las posibilidades que tiene el automóvil para imponerse como medio de transporte. La tercera desde Santiago de Chile a Antofagasta, batiendo un record chileno en 72 horas, lo que da prueba del temple de los dos viajeros. En

esta etapa el raid estuvo a punto de fracasar por un desperfecto producido en el coche en la puna de Atacama el que fué salvado por el esfuerzo encomiable de ambos; la cuarta etapa desde Antofagasta hasta Bolivia debió ser cubierta sobre rutas vírgenes sobre las cuales jamás se habían oído los motores a explosión. La última etapa de Bolivia a Buenos Aires, con lo que se daba término a la tamaña obra de aliento, fué cubierta en un interesante tiempo, llegando el coche y los raidistas en perfectas condiciones, demostrando no sólo el temple de éstos sino la pericia de los volantes que en forma tan brillante pudieron cubrir tan grande distancia con tan poco desgaste del coche.

Aparte de su faz deportiva y técnica nos es grato hacer destacar que este raid, que puede ser considerado como lo más importante prueba automovilística realizada en el país, tiene una importancia suma en cuanto a los vínculos de confraternidad despertados durante su desarrollo, vínculos que como los raidistas muy bien pueden documentarlo, se han puesto de manifiesto en las muchas recepciones recibidas, y en los innumerables estímulos morales y materiales que se les ha prestado. Tal vez esto sea el resultado más valioso en el fin de hermanar a los pueblos de América en un solo e indisoluble abrazo.

“De todas las invenciones, las que acortaron las distancias son las que mayor beneficio han traído a la humanidad”.

lector de los automovilistas) en esmalte. Fué llevado al Vaticano, piloteado por Félix Nazzaro, el célebre corredor de la Fiat, conocido en todo el mundo por actuación en las carreras.

Su Santidad Pio XI, muy satisfecho con

la magnífica máquina, quiso ensayarla sin demora, y subiendo al coche con un prelado, salió a dar un paseo en los jardines del Vaticano. El poderoso coche seguía guiado por el señor Nazzaro, que tenía a su lado el chofer del Papa, señor Politi.

Capitales norteamericanos a Chile para intensificar la venta de automóviles

Se encuentra en Santiago Mr. C. A. H. Gundelach representante de la firma Kemsley Millbourne Acceptance Corporation, institución que tiene por objeto financiar negocios.

Nos informa el señor Gundelach que su firma tiene el proyecto de establecer en Chile una sucursal similar a la que tienen en Buenos Aires, Río de Janeiro y Sao Paulo.

Solicitamos de este caballero algunos pormenores relacionados con las actividades comerciales que proyectan iniciar y gustoso se prestó a informarnos al respecto.

Es sabido; nos dice, que cuando un comprador de un automóvil lo adquiere dando algo al contado y el resto a plazo, firma letras a favor de la casa que se lo ha vendido. Estas letras son descontadas por la casa en alguna institución bancaria cuando la letra está dentro del plazo de los 90 días fecha. La casa debe esperar escalonadamente que se acerquen los plazos para ir las descontando y disponer del capital suficiente para comprar la mercadería al contado en la fábrica. Este sistema tiene el inconveniente que la firma vendedora tiene constantemente grandes masas de capitales en la calle de que no puede disponer y debe, por lo tanto, contar con créditos suficientes para poder hacer frente a sus compromisos en la fábrica.

La intervención de una firma capitalista soluciona esta dificultad porque en cuanto se perfecciona la venta del automóvil, ésta descuenta la totalidad de las letras y el importador recibe el dinero y considera su venta como al contado.

La firma acapitalista, a su vez, concede un nuevo crédito al importador y paga al

contado por su cuenta en la fábrica automóviles que retira y entrega al importador.

Se produce, pues, una cadena entre el comprador, la casa importadora, la firma capitalista y la fábrica.

—Y cuándo iniciará sus negocios la Kemsley Millbourne que Ud. representa?, preguntamos al señor Gundelach.

—Debemos esperar todavía algunos meses porque actualmente se está discutiendo en el Congreso el proyecto de ley de Prenda, ley que otorga al vendedor amplias garantías y que lo pone a cubierto de cualesquier riesgo por falta de pago de parte del comprador. Sin esta ley sería aventurado iniciar nuestras operaciones.

—Cuáles serían las normas para las ventas?

—Pensamos que serán similares a las que tenemos establecidas en otras partes. Para los automóviles, un tercio al contado y el saldo en doce cuotas mensuales y para los autocamiones, un tercio al contado y dieciocho cuotas mensuales. Esta será la norma.

Creemos que con este sistema podremos incrementar las ventas de automóviles y autocamiones en Chile en forma considerable, tal como lo hemos hecho en los Estados Unidos, República Argentina, Brasil y otros países. Los capitales con que cuenta la Kemsley Millbourne ascienden a 50 millones de dólares y detrás de ésta está la poderosa firma bancaria llamada Commercial Credit Co. que tiene distribuidos en los Estados Unidos más de 350 millones de dólares, termina diciéndonos nuestro entrevistado.



La potencia industrial de los Estados Unidos en el Extranjero

La industria automovilística norteamericana se ha extendido por todo el mundo y cuenta ya con las siguientes fábricas:

- 27 en Europa
- 13 en Oceanía
- 11 en Canadá
- 10 en Sur América
- 4 en Asia y
- 8 en África

Su distribución por fábricas es como sigue:

Chrysler-Dodge, 5 fábricas:

Windsor, (Canadá), Berlín, Anvers y París (2 fábricas).

Cunningham, 1 fábrica:

París.

Durant, 2 fábricas:

Toronto y Berlín.

Ford, 31 fábricas:

Anvers, Asnieres, Barcelona, Berlín, Buenos Aires, Copenhague, Manchester, México, Río de Janeiro, Santiago de Chile, Sao Paulo, Yokohama, Alexandria, La Habana, Helsingfors, Lima,

Montevideo, Pernambuco, Rotterdam, Stockholm, Trieste, Winnipeg, Toronto y Montreal (Canadá), Bombay, Geelong, Brisbane, Sydney, Adelaide y Perth Australia), Port-Elisabeth.

General Motors, 21 fábricas:

Londres, Copenhague, Stockholm, Anvers, Berlín, Varsovia, Buenos Aires, Sao Paulo, Montevideo, Port-Elisabeth, Adelaide, Brisbane, Melbourne, Perth y Sydney, (Australie), Wellington, Osaka, Batavia, Bombay, Walkerville, Oshawa.

Graham-Paige, 1 fábrica:

Berlín.

Hudson, 2 fábricas:

Londres, Berlín, fábricas en construcción a Anvers, Dantzig y en Polonia).

Hupmobile, 1 fábrica:

Windsor (Canadá).

Overland, 2 fábricas:

Manchester y Berlín.

Studebaker, 2 fábricas:

Walkerville (Canadá) y Berlín).



El Volcan Estación de Término del FF. CC. de Maipo.—(Cortesía de la casa Agfa)

Studebaker se fusiona con la Pierce-Arrow

El 11 de abril quedó formada The Studebaker Pierce-Arrow Export Corporation, conforme lo había anunciado el Sr. A. R. Erskine, presidente de The Studebaker Corporation y presidente de la Junta Directiva de The Pierce-Arrow Motor Car Company. La nueva corporación dirigirá los negocios y la venta de los automóviles y vehículos comerciales Studebaker, Erskine, y Pierce-Arrow en las plazas del exterior.

Esta combinación viene a unir dos de las firmas más antiguas en la industria norteamericana, cuyas historias datan desde mucho antes de la era del automóvil. Tanto la Studebaker como la Pierce-Arrow figuran entre los precursores en la fabricación de automóviles, habiendo construido sus primeros coches a principios del Siglo XX.

De las dos compañías, la Studebaker es la más grande, teniendo un activo de \$ 105.000.000, oro americano, y fábricas en South Bend, Detroit, (E. U. A.); Walkerville, (Canadá). La mayor parte de los automóviles Studebaker son fabricados en South Bend, donde las fábricas cubren una extensión de 50 hectáreas, y cuya superficie de pisos es de más de 558,000 metros cuadrados. Además, la Studebaker posee un Campo de Pruebas de 325 hectáreas de extensión, donde los coches son ensayados rigurosamente antes de ser lanzados al mercado.

Las fábricas de la Pierce-Arrow están ubicadas en Búfalo, abarcando una extensión de 18 hectáreas, y cuya superficie de pisos es de más de 139,500 metros cuadrados. El desarrollo de la Pierce-Arrow data desde 1901, época en que introdujo su primer automóvil a gasolina. En 1904, la compañía anunció un automóvil de cuatro cilindros, el que fué seguido dos años más tarde con la introducción de un modelo de seis cilindros. El éxito inmediato de la compañía al producir estos modelos, dió por resultado la formación de la Pierce-Arrow Motor Car Company en 1909. A ésto sucedió una era de mayor éxito aun y en 1916, los valores habidos de la com-

pañía fueron consolidados bajo una nueva corporación, la que siguió girando bajo la misma razón social.

La sede central de The Studebaker Pierce-Arrow Export Corporation estará en el Edificio de la Administración de Studebaker en South Bend. No se introducirán cambios radicales en la política de negocios de la organización de exportación de la Studebaker, sino que se dará mayor expansión a las varias dependencias.

La nueva alianza entre las dos compañías fortalece la posición predominante que ambas han ocupado en la industria automotriz. Además, abarca todo el mercado de automóviles y abre nuevos horizontes, tanto para los concesionarios del Studebaker como para los del Pierce-Arrow.

Representantes encargados de los asuntos del servicio técnico, realmente competentes para su cometido, serán estacionados en distintos territorios por todo el mundo. Así se contribuirá al mayor acercamiento entre la fábrica y los hombres encargados de las estaciones de servicio en todo el mundo.

El departamento de producción será informado constantemente acerca de los requisitos característicos de cada territorio en el mercado de exportación. Actualmente se está construyendo un surtido completo de modelos abiertos, especiales para las plazas del exterior, donde los coches abiertos gozan de mayor demanda.

La formación de esta nueva compañía viene a materializarse en una época en que los negocios de exportación de ambas, están adquiriendo voluminosas proporciones. En 1928, las ventas, de Studebaker en el extranjero acusaron un aumento de 41% sobre las de 1927. En virtud del gran éxito alcanzado por el Pierce-Arrow en los Estados Unidos, es de esperar que las ventas en el extranjero aumentarán rápidamente.

Los caminos modernos significan prosperidad, riqueza y progreso nacional.



El sistema planetario, girando con la misma velocidad durante millones de años en derredor del sol, es una de las más magníficas y sorprendentes comprobaciones de la energía universal.

Una Energía Rendida al Hombre

Como si quisiera el hombre demostrar su genio y superioridad, ha descubierto y sometido a su provecho, algunas de las energías que le brinda la Naturaleza. Por ejemplo, la contenida en la gasolina—derivado del petróleo— y cuya expresión más genuina es Super-Energina.

Super-Energina, por su exacta y completa combustión, libra a los motoristas de las molestias del "golpeteo", en cualquier condición de viaje, y da al motor esa regularidad que es el orgullo de todo experto automovilista.

Super Energina

ENERGIA HECHA GASOLINA

Para la perfecta marcha de su motor, complemente con aceite Energina el uso de la Gasolina Super-Energina.

Anglo Mexican Petroleum
Company Ltda.



Nancy Carrel y Charles Rogers

en "Rosa de Irlanda"

Los modernos motores de alta compresión dan mayor velocidad y mayor potencia.

“Energina” el moderno lubricante les dá mayor protección y eficiencia.

“Energina” es producto de un nuevo y exclusivo proceso de destilación al vacío, y está refinado por un método tan cuidadoso que ni siquiera la más mínima cualidad lubricante se pierde.

Los procedimientos especiales de producción y refinación permiten a **“Energina”** conservar íntegra su viscosidad a las más altas temperaturas y le dan una característica que lo distingue de otros aceites: la de no dejar casi residuos carborosos.



Palacio de Bellas Artes—Santiago



AUTOMOVIL CLUB DE CHILE

DELICIAS 1171 — TELÉFONO 87344 — CASILLA 3320

Presidente: Señor Amadeo Heiremans.
 Vice-Presidente: » Raúl Barahona.
 Secretario: » Oscar Concha.
 Tesorero: » Juan P. Blurton.

Directores:

Señores: Vasco de Larraechea, Jorge Cruz, Javier Gumucio V.,
 Manuel Barahona, Enrique Kaulen

SESION NO. 24 DE DIRECTORIO DE 29 DE MAYO DE 1929

Se abrió la sesión a las 18.45, horas bajo la presidencia del señor Barahona y con asistencia de los Directores señores: Blurton, Gumucio, Orrego y Concha y de los socios señores Alejandro Gumucio, Enrique Kaulen y el pro-Secretario.

Acta.—Se leyó y aprobó el acta de la sesión anterior, sin observaciones.

Inasistencia del señor Presidente.—El señor Vice Presidente, informó de la ausencia del presidente titular señor Heiremans por razones de salud manifestó que así le había pedido lo hiciera presente.

Carta del señor Claussen.—Se dió lectura a una carta del señor Ernesto Claussen referente al asunto motivado por el pedido de informes de un socio presentado por éste. El señor Blurton estima que no vale la pena contestar dicha carta y el señor Gumucio recuerda, que los socios deben ser calificados, estudiándose los antecedentes del aspirante. Se resuelve contestar la carta del señor Claussen dejando constancia de que en ningún caso basta la sola presentación del socio.

Parte por velocidad.—Se da lectura a la copia del parte por velocidad en que ha incurrido el socio don Terencio Cassale C. y se resuelve contestar a la sub-Prefectura del Tránsito agradeciendo y pidiendo que se informe al Automóvil Club de Chile cada vez que uno de sus asociados caiga en una contravención, para llevar el control correspondiente.

Formularios de presentación.—Con motivo de las deficiencias notadas en los for-

mularios de presentación de socios se resolvió ordenar la impresión de otros nuevos en que conste en tinta roja que el socio aceptado debe hacer efectiva la cuota de incorporación dentro de los 15 días de comunicada su aceptación; en caso contrario quedará sin efecto su aceptación como socio. También deberán llevar las mismas hojas, en tinta roja, las especificaciones sobre informes con que debe venir acompañada cada solicitud.

Renuncia del señor De Larraechea.—Dióse lectura a la renuncia presentada por el Director señor Vasco de Larraechea. El señor Barahona informó sobre su anterior renuncia verbal dejando constancia de que todos los Directores le habían pedido que la retirase. El señor Concha manifestó que no viniendo la renuncia en carácter de indeclinable, debía rechazarse rogándole que acompañara a sus colegas un tiempo más. Así se resuelve debiéndosele dirigir una nota en tal sentido.

Al Archivo.—Se leyeron notas contestación de la Dirección de Carabineros y la del Departamento de Tránsito, archi-vándose.

Aceptación de solicitudes de ingreso.—El señor Orrego hace uso de la palabra para considerar el procedimiento que se adopta en la aceptación de los nuevos asociados. Considera que no ve la razón para esa verdadera pesquisa que se efectúa, cuando lo que se necesita para el progreso de la Institución, es que ésta tenga el ma-

por número de socios posibles con el objeto de que el A. C. C. pueda realizar la obra que las instituciones similares efectúan en otros países. Recordó que el A. C. Argentino tenía abierta sus puertas para quienes quisieran ingresar y que el mismo procedimiento lo había adoptado el A. C. de Francia, por ejemplo, que tiene más de 400 mil asociados y la Institución norteamericana de mayor prestigio que tiene 700 mil.

El señor Blurton recordó que el A. C. C. debe responder por sus socios y que por esta causa se solicitan informes. El señor Orrego opina que sería conveniente que el asunto se trate en forma para plantear la faz ideológica de la entidad para el futuro y fijar el aspecto del A. C. C. bajo su faz social. El señor Barahona recordó que solamente eran aprobados los socios presentados que no tenían objeción en el Directorio.

Hicieron uso de la palabra varios Directores y el señor Orrego manifestó que la Asociación de Automovilistas de Valparaíso tiene numerosos asociados y a, se preocupaba de hacer obra práctica, tal como la adquisición de una casa en Zapallar, donde podrían llegar sus asociados. El señor Gumucio manifestó que era de opinión que debía seleccionarse a los asociados ya que no teniendo obra pública que hacer la Institución, debería velarse por que el A. C. C. fuera agradable y de solaz para los socios.

Solicitudes.—Fueron leídas y aceptadas Señor Ricardo Lyon Pérez, Emilio Al-

dunate Ph., Luis E. Mena Aguilera, Jorge Délano Frederick, presentados por el Sr. Oscar Concha.

Señor Rufino Maiza U., Rodrigo Vargas Frías, Martín Castañeda Valle, presentados por el señor Carlos Fache.

Señor Douglas Allen, Teodoro Camus, presentados por el señor Raúl Barahona.

Señor Rodolfo Marín Carmona, Glafira C. v. de Gastellu, presentados por el señor Otto Kreff.

Señor Arturo Davis, Lisandro Búrgos, Javier M. Silva M. presentados por el señor Miguel Tejada.

Señor Eugenio Guzmán Vargas, presentado por el señor José B. Vergara.

Señor Hérculis Gandolfi, presentado por el señor Domingo Sánchez.

Señor Wilhelm Haase, presentado por el señor Carlos Pflaume.

Señor Oscar Rozas Ariztía, presentado por el señor Gmo. Sohrens.

Señor Eduardo Serre Aránguiz, presentado por el señor Juan Campos.

Señor Víctor Infante Guzmán, presentado por el señor Víctor Infante L.

Señor Ricardo Sus-ti Bennett, presentado por el señor Nicolás Morel.

Señor Rafael R. Habit Codrón presentado por el señor Hugo Petit Bon.

Convención de París.—El señor Orrego pide la palabra con el objeto de tratar dos puntos que considera de importancia. Se refiere a la Convención de París sobre Tránsito y Circulación y recuerda que por una Ley se reconocía a la Asociación de Automovilistas de Santiago con faculta-

Descuentos en sus compras para socios del Automóvil Club de Chile

CASA WEIL, Estado 354.—10°|° descuento, exceptuando relojes Longines con 5°|°.

ALMARZA & CIA, Ahumada esq. Huérfanos.—Artículos para hombres 10°|°.

A. PETRIZZIO & CIA, Estado 93.—Droguería y Botica.—10°|° en recetas y Específicos 5°|°.

LATHROP HERMANOS, Huérfanos 1055.—Imprenta.—20°|° en artículos de escritorio y 10°|° en trabajos de Imprenta.

CASA CESAR RAU, Ahumada 31.—En victrolas y discos 15°|°, en Pianos 10°|°.

ROBERTO CORREA, Moneda 888.—Sastrería.—10°|°.

DAVIS & CIA., San Antonio 527.—Máquinas Underwood, Roneo y artículos de tocador 10°|°.

RICARDO SAMSO, Huérfanos 990.—Zapatería, 5°|°.

CASA MUZARD, Moneda 957.—6°|°.

CIA. SEGUROS SOL DE CHILE.—**BUCHANAN JONES & CIA.**—Huérfanos, G. Alessandri 10°|°.

ESTOS DESCUENTOS LO HARAN LAS FIRMAS ANTERIORES AL SOCIO, A LA SOLA PRESENTACION DE SU CARNET.



Asociación de Automovilistas de Ñuble Chillán

Presidente	Sucre Guzmán
1.º Vice	Jorge Roeschmann
2.º Vice	Francisco Schleyer
Secretario	Leopoldo López
Tesorero	Arturo Alvarez

Directores: Gustavo Schleyer, Nicasio Andrade, Santiago Yufer, E. González Laura, Santiago Venegas, León Cazenave. Ivar Ulriksen, José Madrid, José N. Amigo, Oscar Matthews, Enrique Martín

des para otorgar los trípticos de los servicios nacionales. Recuerda que existe en esa ley una serie de importantes ventajas y pide que el A. C. C. se dirija al Gobierno pidiendo su cumplimiento.

Fiscalización.—Luego se refirió el señor Orrego a su situación dentro del A. C. C., entidad que se le ha dicho tomará el rumbo del fomento del turismo en el país. Dijo que había consultado la ley de Turismo en lo que se refiere a la fiscalización que debe desempeñar su cargo. Que el art. 20 impone que debe fiscalizar a las empresas que se dediquen al turismo. Considera, pues, de acuerdo con su primera manifestación que le cabe la fiscalización y el control legal. Manifestó que esas y otras razones le habían inducido desde el primer día a presentar la renuncia de su cargo, la que mantenía por cuanto que consideraba que no perteneciendo al A. C. C. podría realizar una obra mucho más eficiente y benéfica para los fines del mismo.

Deja constancia de que tal actitud no podría atribuirse a un propósito de evitarse trabajo porque siempre había demostrado interés y entusiasmo en fomentar la obra del automovilismo en Chile en circunstancias diversas; de igual manera aún fuera del Directorio, prestará todo su concurso y entusiasmo cada vez que le sea solicitada.

El señor Gumucio manifestó que consideraba que su situación de fiscalizador no estaba en contra de su función de Director del A. C. C. por cuanto sabía perfectamente que su acción de funcionario se ajustaría a las leyes.

El señor Blurton manifestó, que fuera de consideraciones personales el Directo-

rio del A. C. C. debía únicamente consultar sus intereses y que consideraba, por las razones espuestas, que el señor Orrego podría prestar muchos servicios a la Institución no formando parte del Directorio.

El señor Orrego insiste en sus manifestaciones anteriores y recuerda que su renuncia le conviene al A. C. C. repitiendo que por ninguna causa le niega su concurso.

Se resolvió aceptarle la renuncia pero en la sesión anterior al día en que haya de reunirse la nueva Asamblea que ha de reintegrar el Directorio.

Designación de Abogado.—El señor Concha recuerda que sería conveniente proceder a la designación de un abogado que defienda las causas de los asociados y propone el nombre del señor José Barros C. por haber sido siempre un entusiasta dirigente del automovilismo, nombre, que es aceptado.

Notas de pésame.—A indicación del señor Concha se resuelve que se envíen en nombre del A. C. C. un anota de pésame a cada una de las familias de los socios fallecidos señores Fernando Valdés S. y Guillermo Aguirre Luco.

Asamblea General.—Se resuelve citar a los asociados a una Asamblea General para tratar los reglamentos y reintegrar el Directorio, fijándose el 14 de Junio.

Se levantó la sesión a las 20.30 horas.

Raúl Barahona V.
Vice-Presidente

Oscar Concha
Secretario

ACTA SESION NO. 25 DE DIRECTORIO DE 5 DE JUNIO DE 1929

Se abrió al sesión a las 18.20 horas bajo la presidencia del señor Barahona, que la sucedió luego al titular señor Heiremans. Asistieron los Directores señores: Blurton, Gumucio, Orrego, De Larraechea, Cruz y Concha y los socios señores Enrique Kaulen y Alejandro Gumucio.

Acta.—Se leyó el acta de la sesión anterior la que fué aprobada. El señor Blurton consideró que era un poco estensa por lo detallada y que podría reducirse un poco. El Sr. Gumucio consideró que el acta debía ser el fiel reflejo de todo lo que se hablara y que si fuera posible debiera ser taquigráfica su versión. El Sr. Blurton indicó entonces que debía darse a la publicidad un extracto. Así se resolvió.

Indicación del señor Orrego.—El Director señor Orrego solicitó de la mesa se citara a una sesión especial con el objeto de estudiar el proyecto de ley sobre la patente única para automóviles. Se acordó sesionar el viérnes próximo a las 19 horas.

Cobradores.—El señor Heiremans recordó que el porcentaje que reciben los cobradores de 8°% más \$ 60 para gastos de movilización era excesivo y que era necesario tomar otro cobrador para acelerar la cobranza. Se resolvió pagar el 5°% y dejar al criterio del señor Tesorero la solución del asunto cobranza.

Tesorería.—También se acordó que el señor Tesorero resolviera por sí todos aquellos asuntos relativos a la mejor marcha de su misión.

La Oficina Jurídica.—El señor Gumucio manifestó que no obstante lo que se había resuelto en la sesión anterior de pedir al señor José Barros C. se hiciera cargo del puesto de abogado de la Sección Jurídica, se permitía insinuar el nombre del abogado Sr. Alfonso Rossel para el caso que el Sr. Barros no aceptase. Se acordó designar al señor Rossel con una asignación mensual de \$ 200.

Asuntos entrados.—Leyóse la nota de la Prefectura de Carabineros que anuncia haber reiterado la orden sobre franquicias a los socios del A. C. C.

Mesas de Ping-Pong.—Se autorizó al socio señor Enrique Kaulen para adquirir dos mesas de ping - pong a fin de dar entretenimientos a los socios.

Local propio.—Se cambiaron ideas referentes a la adquisición de un local propio en los alrededores de Santiago, dejando en la ciudad solamente las oficinas de la Institución. En ese local se instalarían canchas de tennis, billares, sala de baile, etc. Opinaron en ese sentido los señores Barahona, Concha, De Larraechea y Gumucio. El señor Blurton opinó que para hacer una adquisición había que ir con mucha cautela. El señor Presidente consideró que eso sería un fracaso. Se manifestó contrario también el señor Cruz. Se acordó enviar a los socios una circular haciéndole la consulta. El resultado de este plebiscito permitiría una resolución del Directorio.

Solicitudes.—Fueron aprobadas las siguientes:

Señor Ignacio Benitez Gallardo, presentado por el señor Adolfo Blanco.

Señor René Prieto Prieto, presentado por el señor Gmo. Sohrens.

Señor Alfredo Boni Fancelli, presentado por el señor Roberto Bernasconi.

Solicitud del señor Alberto Carmona.—Se leyó una carta enviada por este socio y se resolvió autorizarlo para gestionar el permiso para realizar una carrera de automóviles por el premio Brusadelli y Manzi.

La Pro-Secretaria.—El señor Concha informó que el señor Luis Bates había pedido que le fuera aclarado el concepto del cargo que desempeñaba dentro de la institución. El aludido manifestó que deseaba esa aclaración ya que en virtud a lo dispuesto en los Reglamentos no podía concurrir a las sesiones sino cuando fuere llamado y por lo tanto no podía prestar sus servicios en la Secretaría. Resolvióse que el cargo que desempeña el señor Bates fuese de Pro-Secretario con atribuciones de Administrador.

Autorización pedida.—Se autorizó al señor Bates para que por su cuenta y sin costo alguno para la Institución contratase páginas en algún diario local para insertar en ellas artículos relacionados con automovilismo.

Movimiento de socios y de Tesorería.—Se dió lectura al siguiente movimiento de socios y Tesorería:



Asociación de Automovilistas de Bio-Bio LOS ANGELES

Presidente	Francisco Gouet.
Vice-Presidente	Manuel Escobar Moreira.
Secretario	Francisco Pino
Tesorero	Nemoroso Barrueto
Director	Gabriel Cristi

Total de socios en 31 de Mayo de 1929, 810.

Saldo en la Cuenta Corriente del Banco Nacional . . \$ 13.147.45
 Depósito a plazo 15.000.—
 Total . . . \$ 28.147.45

Se levantó la sesión a las 20.45 horas.

A Heiremans
Presidente

Oscar Concha
Secretario

SESION NO. 26 DE DIRECTORIO DE 12 DE JUNIO DE 1929.

Se abrió la sesión a las 20.15 horas bajo la presidencia del señor Heiremans y con asistencia de los señores Directores, Blurton, De Larraechea, Gumucio y Cruz. El Vice-Presidente señor Barahona escusó su estar enfermo. El Director Secretario señor Concha se abstuvo de asistir por haber enviado su renuncia y el Director señor Orrego disculpó oportunamente su inasistencia. Asistieron también a la sesión los socios señores Alejandro Gumucio y Enrique Kaulen.

Acta.—Se leyó y fué aprobada la de la sesión anterior.

Renuncia.—Se dió lectura a la renuncia presentada por el señor Concha, la que fué rechazada por unanimidad en vista de haber desaparecido las causas que la había motivado. El señor De Larraechea manifestó que la presencia del señor Concha era necesaria para el Directorio por sus condiciones de laboriosidad y de inteligencia.

Carta de la Braden Copper Co.—Se recibió una comunicación de esta Compañía en la que pide al A. C. C. le recomiende un chauffeur y un mecánico competentes. Se acordó atenderla pero dejando constancia que la institución no se hacía

responsable de los antecedentes personales de las personas que se designasen.

Carnet para el señor Ernesto Kaulen.—Se acordó entregar al señor Kaulen un duplicado de su carnet de socio, por haberse extraviado el anterior y dar cuenta del extravío a la Dirección del Tránsito.

Socio Sr. José Moreno.—Se dió lectura a una carta de este señor en la que pide se le considere como "socio ausente", lo que no pudo considerarse por estar atrasado en sus cuotas.

Socios Morosos.—Se acordó enviar carta certificada a los socios que tienen sus cuotas en atraso, notificándolos que si en el término de cinco días no han retirado de la Tesorería sus recibos serán separados de la Institución.

Solicitud Sr. J. Chambers.—Se leyó la solicitud del señor Chambers en la que pide dos insignias y se acordó pedirle los números de los coches en que irán colocadas.

Pedido del socio Sr. Miguel Martínez.—El señor Cruz hizo uso de la palabra para manifestar a nombre del socio señor Migueul Martínez: "Que el A. C. C. debía ocuparse en gestionar ante las autoridades



Asociación de Automovilistas de Traiguén

DIRECTORIO 1928-1929

Presidente: Roberto Duclos.
 Secretario: Carlos Schnake Vergara
 Tesorero: Juan Bonnefond.
 Directores: Federico Keller, Julio Brieu,
 Alfonso Arrivé y Alfredo Arrivé.

la solución del problema que plantean los coches particulares con taxímetro de alquiler y que gozan de las mismas franquicias que los coches particulares y que causan molestias al público ocupando lugares que están destinados únicamente para los coches particulares." Pide se envíe una nota en tal sentido a la Dirección del Tránsito.

Directores de Turnos.—Se acordó que en el turno semanal deberán quedar excluidos el Presidente, Vice-Presidente, Secretario y Tesorero.

Las insignias.—Se dió cuenta que el concesionario que tiene a su cargo la confección de las insignias se había atrasado en la entrega de ellas debidos a dificultades en obtener el material necesario para terminarlas. El Sr. Presidente fué de opinión de otorgar una última prórroga para que cumpliera con el trabajo.

Premio Olga Cousiño.—Se dió lectura a una carta del señor Alberto Carmona pidiendo que se entreguen definitivamente los premios que donaron doña Olga Cousiño y don Nicolo Almanza a los señores Atilio Giovinazzi y Rodolfo Gallo. El señor Cruz fué de opinión que se hiciera la consulta al señor Almanza ya que la señora Cousiño estaba ausente del país. El señor Presidente opinó que debía comunicarse al señor Carmona accediendo a lo solicitado pero dejando las copas en poder de los ganadores presuntivamente mientras se hacía la consulta.

Socios aceptados.—Fueron aceptados los siguientes:

Sr. Erasmo Valdés G. presentado por don Oscar Concha.

Sr José Ramón Reyes M., presentado por don Joaquín Perez C.

Sr. Rafael Correa U., presentado por don Oscar Concha.

Sra. Rebeca Pacheco de Lecaros, presentada por don Fernando Lecaros.

Sr. Jorge Alcalde Mardones, presentado por don Raúl Barahona.

Sr. Marcelo L. Parreil, presentado por don Oscar Concha.

Sr. Kurt Veitel H., presentado por don Oscar Concha.

Por falta de informes quedaron pendientes las solicitudes de los señores Carlos Fajardo Martínez y Ernesto Besoain.

El Libro del Automóvil Club de Chile.—El señor Pro-Secretario pidió autorización a la mesa para editar el libro oficial del A. C. C. Manifestó que esa edición podría hacerse sin costo para la institución y que podría obsequiarse a los socios. Estimaba que su costo se pagaría con el valor de los avisos que podría dar el comercio. Leyó en seguida los puntos más interesantes que podría tratar la obra. El señor Cruz se manifestó contrario al proyecto basándose en que el público no es muy aficionado a preocuparse en la lectura de obras útiles que representan grandes esfuerzos para prepararlas y estimaba que ese material podría publicarse en la revista órgano oficial de la Institución.

El señor Kaulen se manifestó también contrario al proyecto debido a que la financiación teórica o aparente de obras de esa índole producían resultados negativos. Agregó que, tomando como ejemplo, El Libro Azul editado por la Empresa Auto y Turismo, que no obstante lo completo



Asociación de Automovilistas de Victoria

VICTORIA

Presidente	Marco A. Huerta.
Secretario	Alejandro Baeza.
Tesorero	Pablo Fellmer.

y el esfuerzo realizado había dejado pérdidas a sus editores.

El Sr. Presidente, el señor Blurton y el señor De Larraechea se manifestaron favorables para el proyecto y después de estudiar diversos métodos de financiación

se resolvió dejar el asunto para mejor oportunidad.

Secretario

A. Heiremans
Presidente

SESION No. 27 DE DIRECTORIO DE 19 DE JUNIO DE 1929

Se abrió la sesión a las 18.45 horas bajo la presidencia del señor Heiremans, con asistencia de los señores Directores: Barahona, Blurton, De Larraechea, Gumucio y Concha y de los socios señores Alejandro Gumucio y Enrique Kaulen.

Acta.—Fué leída y aprobada el acta de la sesión anterior.

Registro de Chauffeurs.—A insinuación del señor Gumucio se acordó abrir un Registro de Chauffeurs a fin de poderlos recomendar cuando sus servicios sean solicitados. Este servicio será exclusivo para los socios. Se acordó abrir el Registro y al hacer cada inscripción se pedirá informes, en cada caso, a la Dirección del Tránsito.

El Libro del Automóvil Club de Chile.—Referente a la preparación del libro oficial y en lo que respecta a lo manifestado por el Sr. Cruz el señor Concha dijo que no estaba de acuerdo con ellos por cuanto había una confusión en el concepto, ya que no se trataba de negocios particulares sino de una obra oficial de la Institución cuya financiación no podía estar en pugna con el acuerdo de que la Institución no debe inmiscuirse en asuntos comerciales. El señor De Larraechea opina que considera fácil el problema de la financiación. El señor Concha considera que al publicación inmediata podría perjudicar el trabajo de uno de los socios, el

editor del Libro Azul y por esto opina que debía editarse el libro del A. C. C. para el año venidero dando tiempo para que se agote la edición en referencia. El señor Blurton opina que puede demorarse la publicación pero que se debe preparar con tiempo todo lo relativo a ella. Se resuelve que se podrá editar el año próximo.

Inasistencia del señor Cruz.—Se leyó una carta por la cual el señor Cruz excusa su inasistencia.

Socios aceptados.—Fueron aceptados los siguientes:

Sr. Jorge Perez Ruiz-Tagle, presentado por el señor Raúl Barahona.

Sr. René Manie del Canto, presentado por el señor Santiago Contreras.

Sr. Claudio Silva Valenzuela, presentado por el señor Oscar Concha.

Sr. Antonio Bernasconi B., presentado por el señor Luis Fontecilla.

Sr. Luis Tremira Guerra, presentado por el señor Otto Krefft.

Sr. Carlos J. Romit, presentado por el señor J. Perez Cañas.

Sr. Ricardo Tello O., presentado por el señor J. Perez Cañas.

Sr. Santiago Aldunate, presentado por el señor J. Perez Cañas.

Sr. Alejandro Blanco Garcés, presentado por el señor Otto Krefft.

Sr. Francisco Fabres Larraín, presentado por el señor D. Zúñiga.

Sr. Stanley Vatecky, presentado por el señor D. Zúñiga.

Sr. Carlos Castro Ruiz, presentado por el señor D. Zúñiga.

Sobre las solicitudes de los señores Carlos Fajardo Martínez y Ernesto Besoain se resolvió pedir informes a los socios que los presentaron.

Autos con dirección a la derecha.—El señor Presidente dió cuenta de que había hablado con el socio señor Miguel Martínez quien le había informado que había presenciado un choque producido entre un automóvil y un camión, llevando este último la dirección a la derecha y que por lo tanto consideraba oportuno que la institución tomara cartas en el asunto y presentara un proyecto al próximo Congreso Nacional del Tránsito prohibiendo en lo sucesivo su importación. Se resolvió que el A. C. C. intervenga en tal sentido al Congreso.

Reglamentos del A. C. C.—Se resolvió sesionar el Viernes 21 para tratar sobre el reglamento y dejarlos en condiciones de ser discutidos y aprobados por la Asamblea General del 24 de Junio.

Monolitos de la Av. Vicuña Mackenna.

—Se acordó enviar una nota al señor Alcalde solicitando el retiro de los monolitos calocados en los estacionamientos para peatones en la Avenida Vicuña Mackenna frente a la calle Santa Isabel, por ser un peligro público ya que de noche no son visibles y constantemente hay accidentes al estrellarse contra ellos.

Cruces de Ferrocarril.—Se acordó enviar una nota al Director de los FF. CC. del E. pidiéndole que los anuncios que se han colocado con muy buen acuerdo al llegar a los pasos a nivel de los caminos los haga retirar a 100 metros de distancia del cruce, ya que por la cercanía a que están colocados no hay espacio ni tiempo suficiente para disminuir la marcha de los automóviles.

Dstrucción de Monolitos en los caminos.—En vista de los denuncios que se han recibido, se acordó también enviar una nota al Sr. Ministro de Fomento pidiendo se apliquen sanciones a las personas que destruyan los postes de señalización en los caminos.

Se levantó la sesión a las 20.30 horas.

Oscar Concha
Secretario

A. Heiremans
Presidente

ASOCIACION DE AUTOMOVILISTAS DE TALCAHUANO

En Talcahuano, a 24 de Mayo de 1929, se reunieron en la oficina de la Subdelegación los Sre. Manuel Sotomayor, Carlos Matamala E., Guillermo Bouch, Humberto Ammanatti, Jorge Acharán, Luis Macera, Gregorio Villegas, Carlos Prats, Enrique Armstrong, José Maritano, Manuel Villalobos, Maximiliano Moder, Lautaro Silva C., Alfredo Schifelbein, Jaime Echeverría, Manuel F. Osben, Claudio Reyes, Rogelio León y Amadeo León.

Presidida la sesión por el Subdelegado don Carlos Matamala, se acordó fundar la Asociación de Automovilistas de Talcahuano, nombrándose el siguiente Directorio provisorio:

Presidente don José Maritano

Vice don Jorge Acharán

Secretario don Manuel Villalobos

Tesorero don Manuel F. Osben

Directores los señores: Manuel Sotomayor, Enrique Armstrong, Rogelio León,

Luis Macera y Amadeo León.

Se acordó también fijar la cuota de incorporación en la suma de \$ 50 para los socios fundadores, considerándose como tales a las personas que se inscribiéren en los Registros durante el mes de Junio, del presente año.

Se autorizó a la mesa Directiva para comunicar la constitución de esta Institución a las autoridades y a sus congéneres de Santiago, Valparaíso y Concepción.

El Directorio quedó encargado de redactar los Estatutos y presentarlos a la brevedad posible a la Junta General de Socios para su aprobación.

Después de emitirse varias ideas sobre la mejor organización de esta sociedad se levantó la presente acta firmándola todos los asistentes.

En una sesión posterior, el Directorio acordó designar a Auto y Turismo, como órgano oficial de la Asociación.

Las tendencias modernas reclaman seguridad y elegancia

Los compradores de automóviles prestan hoy más atención que antes a las características que contribuyen a la mayor seguridad y confianza en el manejo del coche, sin por ello dejar de exigir la elegancia y el lujo más refinados en las carrocerías.

Hace un año el público atendía más a la variedad de colores y de estilos, pero según las investigaciones científicas han ido creando nuevos factores de seguridad en el funcionamiento de los automóviles, los dueños han comprendido su importancia y prestado mayor atención a las innovaciones que exige al conductor de las preocupaciones que le asaltan durante la marcha.

En el estudio y construcción de sus coches, los ingenieros de la General Motors buscan siempre a anticiparse a los gustos y conveniencias de su clientela mundial, y de ello son buen ejemplo los últimos modelos de Cadillac y La Salle.

Estos coches compendian cuantos factores de seguridad puede desear el más exigente. Los nuevos frenos, duraderos, positivos y de suavidad sorprendente, el cambio de marcha de engrane sincrónico, el nuevo tipo de embrague, la flexibilidad de su conducción y el vidrio especial de seguridad empleado en el parabrisas y en todas las puertas y ventanillas contribuyen a las seguridades que brindan y aumentan considerablemente la facilidad de su manejo.

Por otra parte, la ausencia de vibraciones en los órganos de mando del coche, tales como el volante de la dirección y los pedales contribuyen a la tranquilidad mental del conductor, cualidad que debe poseer todo automóvil moderno.

En cuanto a elegancia y lujo, existe, tanto en los automóviles como en muchas otras cosas, una diferencia bien definida entre estilo y moda, porque ésta puede durar una temporada o un año, mientras que aquél representa un período o época, y tiene un carácter definitivo y permanente.

El diseño de las carrocerías de La Salle se apartó radicalmente de todos los



La sensación que siente un aviador que se lanza desde un aeroplano utilizando un paracaídas.

estilos conocidos, asimilando ideas recogidas en los diversos centros de la moda que existe en Europa y los Estados Unidos, y no puede negarse que con ello surgió un estilo nuevo y original en que se han inspirado las más felices creaciones de los modernos artífices carroceros.

Una sentencia que interesa a los que venden y compran automóviles a plazos

De la Revista española "Kinos" transcribimos a continuación un comentario sobre una sentencia relacionada con las ventas de automóviles a plazo:

"Una persona había adquirido a plazos una caja registradora y no había terminado aún de pagarla cuando un día surgió un acreedor de dicha persona y entre otras cosas embargó la caja registradora.

En seguida reclamó el vendedor de esta caja contra el embargo. Planteado el pleito en la Audiencia de La Coruña este tribunal estimó que el objeto vendido y no terminado de pagar era ya propiedad del deudor. Es decir que la caja registradora aunque no estaba terminada de pagar a plazos pertenecía ya al que la había adquirido y por lo tanto podía ser objeto de embargo por un nuevo acreedor.

Llevado el asunto al Tribunal Supremo, éste ha disentido y ha revocado la sentencia de la Audiencia de La Coruña.

Según el Tribunal Supremo la reserva de dominio de la cosa vendida ínterin no se pague la totalidad del precio convenido, tan usual hoy en el comercio, del que constituye una poderosa palanca por la facilidad que proporciona para la adquisición de efectos, que sin ella no podrían comprarse—afirma en un considerando—, no puede decirse que sea un pacto prohibido por el derecho en atención a que la libertad de contratación se concreta en la fórmula de que el hombre queda obligado de cualquier manera que lo hubiese querido, y sí, por otra parte, lo pactado entre los que venden y adquieren una cosa a plazos no se opone a lo dispuesto por la Ley ni a los preceptos de la moral, "es notoriamente lícito el convenio por virtud del cual el comprador no adquiere la propiedad de lo comprado mientras no satisfaga el precio convenido".

Es un mero tenedor de la cosa, con

obligación de conservarla como prenda y garantía del contrato celebrado, al punto de que el Código penal vigente considera como reos de estafa a los que ya lo eran, según la Jurisprudencia, por disponer de la cosa comprada, y a no menor precio del en que la hubiera adquirido, o sin abonar la totalidad del que sirvió de base a su adquisición.

Esto sentado, se establece también en la sentencia que los contratantes son soberanos para estipular que no hay transmisión de dominio mientras no se abone la totalidad del precio de la venta, y, en consecuencia, al afirmarse por el Tribunal de cuya resolución se ha recurrido en este caso, que la propiedad se transmitió por la entrega del objeto vendido, y, por ende, que estuvo bien embargada la caja registradora, como objeto propio del deudor, se infringe la ley del Contrato, expresiva de "que la venta no se entendería consumada hasta el total pago del precio. . .", y el artículo 609 del Código civil, estimando que el demandado adquirió el dominio de los aparatos y objetos comprados sólo por el hecho de tenerlos en su casa.

Así, pues, cuantos poseen automóviles y objetos adquiridos a plazos, se limita su derecho a la tenencia y uso, sin la libre disposición del dominio en tanto que no hayan terminado de abonar la cosa comprada.

Y, en consecuencia, no cabe que se les embargue, por ningún concepto, lo que en realidad no les pertenece mientras no acaben de pagar su importe al vendedor".

Queréis ver a Chile bien poblado y económicamente poderoso, unid sus pueblos por caminos y carreteras. Para esto es menester un poco de esfuerzo y buena voluntad.

El Automóvil Club de Chile necesita un Socio que haga deporte automovilístico, y que respete y haga respetar los reglamentos del tránsito. ¿Sirve Ud?

La industria francesa ante la competencia americana

Por Charles Faroux

Los fabricantes franceses han afrontado eficazmente la competencia americana, y el resultado de su notable esfuerzo ha sido observado en el Salón de París donde los modelos para 1929 eran de una calidad excepcional.

Es sabido que los tipos de automóviles varían en acuerdo a las condiciones que rigen en su uso. Durante el período de malestar financiero que siguió a la guerra, se evolucionó a un motor pequeño con un rendimiento alto. Debido a los malos caminos se buscó mejorar la suspensión y las cubiertas, desechando todo detalle de lujo; el silencio, que resultó tan costoso, confort en la carrocería y otros detalles fueron olvidados.

Competencia americana

Pasaron algunos años. Llegaron unos coches americanos de buena calidad. Los primeros en llegar no tenían las calidades sólidas del chasis europeo, pero, en cambio, eran flexibles, silenciosos y con carrocería de gran comodidad. Resultó de esto una reacción mutua entre las dos escuelas. Cada cual dió al otro lo que necesitaba.

Los americanos, año a año, se inspiraban con la técnica europea, en tanto que los franceses se esforzaban en dar a sus coches el silencio, la flexibilidad y el confort que les faltaban y sobre el cual había comenzado a insistir el comprador.

El fabricante americano tiene todas las ventajas en la actualidad. La enorme producción de una fábrica le permite descontar el costo de su instalación a veces con la producción de una serie, y debe no olvidarse que una máquina especial debe ser reemplazada con frecuencia si se busca mantenerse a la par con sus competidores. Además, la centralización de unos pocos especialistas permite suplir partes componentes a precios muchos más bajos de los corrientes en Europa. Por ejemplo: Harrison fabrica 10,000 radiadores por día. Resulta que el radiador de un Buick, lis-

to, para uso, cuesta menos dinero que lo que valen los materiales solos, sin mano de obra, en Francia.

Estas son razones sólidas sobre las cuales descansa el pesimismo en cuanto a la industria nacional francesa, pero debe ser afrontada la situación con coraje, reconociendo los grandes esfuerzos de Citroen en Francia, quien, como Morris en Inglaterra, ha sabido resolver el problema de la producción uniforme en gran escala en Europa.

La tendencia actual

¿Silencio? Esto puede ser obtenido por medio de cuidadosa atención a la mano de obra, con una guerra sin cuartel contra la vibración; con exigir un pulido exactísimo de las pequeñas piezas y engranajes. Pero el americano ya tiene máquinas de tal precisión que el pulido de un engranaje es superfluo.

¿Flexibilidad? Hay la flexibilidad de un motor y la flexibilidad de un coche. La última interesa particularmente al comprador, y es un factor no solamente controlado por la fuerza del motor—los coches americanos son livianos—sino que también depende del tipo de motor. Así nos hallamos, de un lado, con un aumento general en la capacidad cilíndrica de motores, y por consiguiente en el torque obtenible, y del otro un desarrollo de motores multi-cilíndricos y especialmente de los de ocho cilindros, de los cuales arriba de 50 ejemplares fué exhibido en el Salón París. El motor de ocho cilindros no es de mucha superioridad sobre el de seis cilindros, pero requiere menos cuidado en su fabricación y asegura una corriente de fuerza motriz más regular.

¿Confort? Es esto, sobre todo, una cuestión de suspensión y carrocería.

Con miras de aumentar la comodidad, la tendencia actual es de usar la suspensión más flexible, controlados por amortiguadores cuidadosamente colocados. El amortiguador ha sido también objeto de

reciente y vasto estudio. Los amortiguadores deben funcionar en ambas direcciones; pero aun está pendiente la polémica acerca de las bondades de los a fricción y los hidráulicos.

Al considerar la cuestión confort debemos tener presentes todos esos accesorios que aumentan el placer de manejar o aminorar el trabajo de conservación. En Francia los accesorios son por lo general de alta calidad, siendo bien conocidos aun en el extranjero. En cuanto a la conservación, estamos actualmente observando un importante desarrollo del automóvil: lubricación de todas las partes del chasis, que exime al dueño de todo cuidado.

Finalmente, un invento ingenioso, el Silentbloc, que parece tener asegurado gran éxito, elimina completamente el problema de lubricación y junto con ella la causa primordial de muchos ruidos.

Aumentando la adhesión de la cubierta al camino, los modelistas se han basado sobre experiencias cosechadas en las carreras automovilísticas. Por esto que algunos de los chasis nuevos son más bajos que lo que eran los anteriores. Algunos son hasta demasiado bajos, lo que hace probable un resbalamiento, como puede probarse haciendo una prueba bien sencilla.

Póngase una botella sobre una mesa. Según si la empuja con el dedo arriba o abajo es posible, con muy poco esfuerzo, volcarla o causar un movimiento lateral (resbalar). Hay una posible intermedia, la cual se puede determinar a fuerza de ensayos, cuando es necesario un esfuerzo mucho mayor para mover la botella sin volcar.

Cuando un coche toma una curva está, como la botella, bajo la influencia de dos fuerzas; una vertical que es su peso; la otra, que es centrífuga, horizontal y aplicada al centro de gravitación. Si el centro de gravitación se encuentra demasiado alto el coche vuelca. Si está muy bajo el coche resbalará fácilmente, sobre todo si los resortes son muy duros y los amortiguadores apretados. Hay que evitar ambos extremos. Hay un centro de gravitación del cual no puede separarse el modelista;

un centro de gravitación un poco más alto o más bajo restará al coche toda su verdadera estabilidad.

En cuanto a unas noveles soluciones, tal como ruedas independientes y tracción delantera, no parece haber convencido a nadie a pesar del gran interés que han provocado.

Rebajas en precios

El futuro aparece de un color bastante sombrío en cuanto a las casas de poca importancia, las que no tienen los medios en técnicas ni finanzas para mantenerse en fila con las demás. Los grandes fabricantes, al contrario, están desarrollando sus recursos en la misma forma que lo hacen Morris, Austin y Singer en Inglaterra.

Este estado de cosas debe lamentarse del punto de vista sentimental, porque muchas de las casas amenazadas han tomado una parte gloriosa en el desarrollo de la técnica automovilística. La industria, sin embargo, no se preocupa de lo sentimental, y es sorprendente el dato que de solamente veinte fábricas americanas han salido en 1928, 4.000.000 de coches, mientras que sesenta casas francesas sólo han podido producir 250.000 chasis. Por esto es que se aproxima la hora fatal a muchas de las fábricas chicas, y es fácil preveer que dentro de poco tiempo solamente unas 15 o 20 casas quedarán con vida en Francia.

Sin embargo algunas fábricas francesas han desarrollado su industria al punto de poder rebajar sus precios minoristas.

El Citroen seis, con una capacidad de 2.500 c. c., se vende en Francia por menos de 33.000 francos; el 5 H. P. Peugeot y el Rosengart (el Austin Seven francés) están en catálogo a menos de 14.000 francos, y parecen tener el éxito asegurado.

En cuanto a innovaciones sensacionales, no hay ninguna en el Salón de París. Todas las energías de los modelistas y fabricantes están fijadas hoy día sobre los problemas de la producción, de precios bajos y de mejoras en los modelos standard.

Charles Faroux.

El Automóvil Club de Chile necesita un Socio que haga deporte automovilístico, y que respete y haga respetar los reglamentos del tránsito. ¿Sirve Ud?

La utilidad de los records de velocidad para el progreso automovilístico

El trágico fin del corredor americano Lee Bible, quién, desde la playa de Daytona, en la esforzada tentativa de batir el record mundial de velocidad en automóvil fijado dos días antes por Seagrave, arrastraba consigo en la carrera de la muerte también a quien más de cerca presenciaba el trágico ensayo, para reproducir las fases más emocionantes, ha reabierto en todas las revistas de técnica automovilística, las antiguas, inacabables discusiones sobre la utilidad práctica, con respecto a los fines de progreso técnico en la construcción automovilística, de las tentativas de record sobre breves recorridos, donde la temeridad raya en locura.

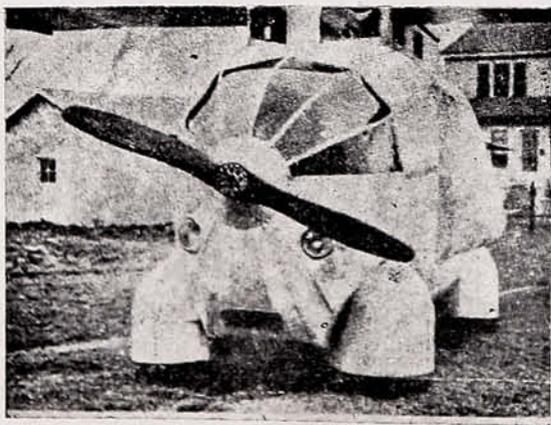
Y, como siempre sucede tras algún luctuoso accidente de esta clase, los más están de acuerdo en que el derrochar millones y millones en la construcción de un bólido que nada tiene ya de automóvil normal y sacrificar en el altar de la velocidad a cada momento nuevas jóvenes vidas, víctimas inocentes de un espejismo de emífera gloria, no representa ya más que no se aventajan ni la técnica, ni la industria, ni la difusión automovilística.

Como prueba de ello, se trae a colocación el que muchas Casas de importancia mundial y entre las más técnicamente progresadas, siempre se desinteresaron no sólo de toda tentativa de record, sino de cualquier competencia de velocidad; y que

otras, dominadoras antaño en el campo deportivo internacional y detentadoras de muchos records de velocidad pura, se hallan retiradas de estas contiendas habiendo reconocido su inutilidad práctica, entregándose más proficuamente al estudio y perfeccionamiento de su organización, de su procedimientos constructivos y de los modelos de los coches, aprovechando en ventaja de los clientes aquellos millones y aquella actividad que otros gastan para la loca prueba que tiene pocos instantes de duración.

Entre estas grandes Casas que han abandonado los certámenes de la velocidad, algunos citan el nombre de la Fiat. Pero olvidan que, si es verdad que la Fiat ha abandonado las pruebas automovilísticas de velocidad pura para mejorar siempre más su propia organización y producir más y mejor, ella nunca ha desconocido la utilidad, también a los fines del progreso técnico y constructivo, además que del renombre de la Casa y de la Nación de las conquistas de records absolutos de velocidad; y que tan sólo cuando fué constatado que la potencia de la máquina superaba de tanto la fragilidad del hombre, de rendir más que temeraria, loca, toda tentativa de correr siempre más velozmente en la tierra, pasaba a la conquista de los records del aire.

Un extraño vehículo



Este extraño vehículo que se asemeja mucho a un automóvil, dicen en los Estados Unidos, va a ser un «mono-dirigible» construído para el Presidente de la Associated Aviation Clubs of America.

Datos y cifras de la Industria de Automóviles proporcionados por la N. A. C. C.

PRODUCCION			
Automóviles y autocamiones fabricados en los E. U. y en el Canadá	4.615,000	Desembolsos para la construcción de vías en 1928 \$	1.500.000,000
Automóviles	4.029,000	Número de personas empleadas en el negocio de vehículos de motor y ramos análogos	4.110,000
Autocamiones	586,000	Impuestos sobre estos vehículos \$	785.386,000
Producción de coches cerrados	3.420,000		
Proporción de coches cerrados	85° °		
Importe de los automóviles al por mayor . \$	2.630.500,000	VENTAS A CREDITO	
Importe de los autocamiones al por mayor	415.320,000	Proporción de nuevos automóviles vendidos a plazo	58° °
Importe de los automóviles y autocamiones al por mayor . . . \$	3.045.820,000	Proporción de nuevos autocamiones vendidos a plazo	52° °
Producción de neumáticos en los E. U.	78.500,000	Importe medio de los pagarés firmados por los compradores de automóviles nuevos al efectuarse la compra \$	606
Importe al por mayor de los neumáticos de repuesto \$	670.000,000	Importe medio de los pagarés firmados por los compradores de automóviles usados al efectuarse la compra \$	295
Valor total de las piezas y accesorios de repuesto así como del equipo de servicio \$	950.000,000	Importe medio de los pagarés firmados por los compradores de autocamiones nuevos al efectuarse la compra \$	832
MATRICULA		RELACION ENTRE LOS AUTOMOVILES Y OTROS NEGOCIOS	
Vehículos de motor matriculados en los E. U.	24.750,000	Número de furgones de vehículos de motor despachados por carga por ferrocarriles durante 1928	3.600,000
Automóviles	21.630,000	Proporción del caucho consumido por la industria de automóviles	85° °
Autocamiones	3.120,000		
Matrícula mundial de vehículos de motor	31.725,000		
Proporción de los automóviles del mundo en los E. U.	78° °		
Matrícula de vehículos de motor en el campo	5.450,000		
Total de millas de caminos pavimentados	615,000		
Número total de millas de caminos en los E. U.	3.013,000		

Proporción de vidrio empleados en la industria de automóviles	60° °
Proporción de cobre empleado en la industria de automóviles	12° °
Proporción de acero y hierro empleado en la industria de automóviles	15° °
Consumo de gasolina en la industria de automóviles	80° °
Consumo de gasolina en los vehículos de motor en 1928 (gals)	\$ 10.860.000,000
Consumo de caucho en bruto en la industria de automóviles en 1928 (lbs)	814.000,000
Consumo de aceite de motor (galones)	434.000,000
Consumo de tejidos para neumáticos durante 1928 (lbs)	299.500,000

rifles de vapor que utilizan autobuses	67
Empresas de ferrocarriles que utilizan autocamiones como parte del servicio de transporte	59

VENTAS EN EL EXTRANJERO

Número de vehículos de motor vendidos fuera de los E. U. (Exportaciones de los E. U.)	830,000
Importe de los vehículos de motor, de las piezas y de los neumáticos vendidos fuera de los E. U.	680.600,000
Proporción del aumento de ventas en el extranjero sobre las de 1927	29° °
Proporción de las ventas efectuadas fuera de los E. U.	18° °
Número de vehículos de motor importados	520

AUTOCAMIONES Y AUTOBUSES EN SERVICIO

Autocamiones en servicio	3.120,000
Dueños de autocamiones	2.271,000
Autobuses en servicio	92,000
Escuelas asociadas que utilizan el servicio de transporte en vehículos de motor	14,850
Autobuses al servicio de las empresas de tranvías	9,900
Autobuses al servicio de las empresas de ferrocarriles de vapor	1,250
Empresas de tranvías que utilizan autobuses	365
Empresas de ferrocarriles de vapor que utilizan autobuses	

VENTAS AL POR MAYOR DE VEHICULOS A MOTOR EN LOS ESTADOS UNIDOS

Número total de revendedores de automóviles y autocamiones	53,700
Garages públicos	51,600
Estaciones de servicio y talleres de reparaciones	95,400
Establecimientos para la venta de repuestos	79,100
Bombas de gasolina en uso	604,000
Estaciones para la venta de gasolina	317,000

Los buenos caminos abren paso a la riqueza nacional.

El Automóvil Club de Chile necesita un Socio que haga deporte automovilístico, y que respete y haga respetar los reglamentos del tránsito. ¿Sirve Ud?



CAMINOS

El Perú y sus redes de caminos

El Gobierno del Perú ha afrontado el problema caminero en una forma enérgica y decidida y ha logrado construir a través del país magníficas carreteras para automóviles como uno de los medios más eficaces para abaratar el tráfico comercial.

El Presidente Leguía ha sido el iniciador de esta política de vialidad a tal punto que de los 12,614 kilómetros de cami-

nos con que cuenta la vecina República tiene alrededor de 9,000 en actual construcción.

El flete automovilístico en el Perú compete en un 50% con el ferrocarril en la zona central y hasta en un 100% con los fletes marítimos, donde hay caminos paralelos, tales como el que conduce de Lima a Pisco.

La gran carretera internacional

En los Estados Unidos se ha dictado una ley por la cual se autoriza al Gobierno de la gran República para tratar y cooperar con los países panamericanos la construcción de la gran carretera internacional.

El Secretario de Estado del Gobierno norteamericano tiene actualmente a su disposición una suma de 50,000 dólares para comenzar el estudio de ese importante problema de vialidad en nuestro continente, en colaboración con los Gobiernos de la América Central y del Sur. La idea de esta gran carretera, nacida hace ya mucho tiempo, ha efectuado considerables progresos en estos últimos años, no solamente en los Estados Unidos, sino también en varias de las naciones latinoamericanas, por donde aquélla deberá cruzar abriéndose camino, poco a poco a través del escepticismo e incredulidad de mucha gente que estimó absolutamente utópico el grandioso proyecto.

En los círculos automovilistas bien informados de la Unión se sabe que el trazado esquemático de la gran ruta interamericana, que deberá unir Detroit, la metrópoli mundial del automóvil, con Buenos Aires, la metrópoli latina del hemisferio austral, era considerado como un be-

llo sueño irrealizable, hasta no hace mucho, por muchas personalidades políticas, comerciales y científicas de las más destacadas de América. Así lo ha informado una comisión especial del Ministerio de Relaciones Exteriores de los Estados Unidos en un reciente informe.

Sin embargo, la luz se va abriendo paso, paulatinamente sobre la posibilidad absoluta de su realización. Con los últimos adelantos de la ciencia en materia de carreteras, no existen obstáculos insalvables para la construcción rápida y práctica de la gran ruta. En las difíciles regiones montañosas del Oeste unidense abundan las pruebas de la antedicha afirmación: numerosos caminos especiales para el tráfico automotriz han sido abiertos en estos últimos años, a través de sierras, desiertos, selvas y pantanos, sin presentar dificultades técnicas mayormente serias.

La opinión actual es que no haré pasar muchos años sin que la Unión, Chile y la Argentina, queden unidas por una carretera ininterrumpida de 16.000 kilómetros que será la espina dorsal de un vasto sistema de excelentes caminos que empalmarán con ella en todos los países por donde ha de cruzar.



El Gran Camino
que unirá l a s
Américas desde
un extremo hasta
el último confín.

Importantes obras camineras en la provincia de Aconcagua

El actual Intendente de Aconcagua don David Hermosilla ha tomado con una extraordinaria actividad la cuestión caminera dentro de su jurisdicción.

El señor Intendente ha declarado que una de las obras de mayor aliento, cuya construcción ya se empezó, es la de dotar a la provincia de una excelente carretera que una al puerto con Los Andes, facilitando de esta manera nuestras comunicaciones con Argentina.

Esto es lo que llamamos el Camino Troncal y que, partiendo de Valparaíso, continuará por El Olivar, Quillota, Calera, Los Andes, para volver al sur por la Cuesta de Chacabuco hasta llegar a Santiago.

La construcción de este camino ya está iniciada entre Valparaíso y El Olivar, empleándose pavimentación en partes de concreto y en otras de macadam.

En cuanto al resto de la obra, el señor Hermosilla manifestó que ya estaba

contratada su construcción en un importante sector, para lo cual se utilizaría ripio.

El tráfico con Argentina

El señor Hermosilla manifestó que daría especial importancia a dejar en espléndidas condiciones el Camino Troncal desde Valparaíso a Los Andes a fin de que sirviera con eficacia como carretera de unión con Argentina.

En esta forma será posible en una fecha próxima hacer la etapa de Valparaíso a Mendoza en automóvil en pocas horas de viaje.

Valparaíso está unido a Coquimbo

Otra de las grandes obras camineras en proyecto, es la carretera que unirá pronto Valparaíso con Coquimbo, o sea, el camino Longitudinal de la costa.

De este camino ya está en construcción el primer tramo de Valparaíso a Concón, obra que será entregada a fines del presente año.

Queda contratada la construcción del camino Melipilla-San Antonio

Por resolución de la Dirección de Obras Públicas se ha aceptado la propuesta del señor Camilo Pizarro P., para ejecutar las obras del camino de Melipilla a San Antonio, por la suma alzada de 8.487.700 pesos en el plazo de dos años.

El camino tiene una longitud de 43 mil 760 kms. y la calzada será concreto armado, de 4 mts. de ancho, con espaldones de grava o piedra triturada de 1 m. de ancho a cada lado de la calzada y tratados con alquitrán.

Con la aprobación de esta propuesta se enteran quince grandes caminos contratados con un valor de 58 millones de pesos, fuera de varios caminos que se ejecutan por contratos de secciones y que en conjunto suman más de 5 millones.

Los fondos para estos caminos han sido consultados por leyes especiales, con cargo al Plan Extraordinario de Obras Públicas o con cargo a la ley Especial de Caminos para la Provincia de Santiago.

El camino definitivo Casablanca-Curacaví

Ya están aprobados por el Ministerio de Fomento los antecedentes técnicos y trazado del camino definitivo desde Casablanca hasta Curacaví.

Se han pedido ya las propuestas, las que se abrirán el 23 del presente.

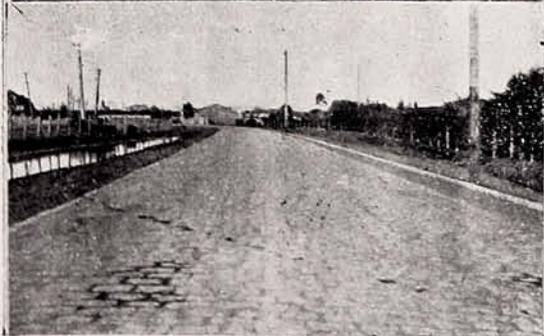
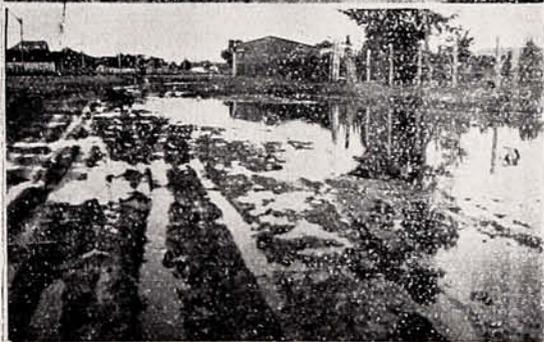
El presupuesto oficial asciende a 9 millones 900 mil pesos y tendrá un ancho de 4 metros, será pavimentado de concreto.

La parte más interesante de este tra-

zado está en la Cuesta de Zapata donde se consultan variantes a fin de aminorar la gradiente.

Con la terminación del trozo comprendido entre Valparaíso y Casablanca y desde este punto a Curacaví, se facilitará considerablemente el tránsito hasta la capital; solo quedará unir Curacaví con Santiago por la Cuesta de Lo Prado, cuyos estudios se están ya realizando.

Los progresos camineros en Talcahuano



Como hemos informado anteriormente, el Gobierno ha contratado con la firma norteamericana Warren Brothers la cons-

Estado como se encuentra el camino entre Talcahuano y Concepción a la altura de las Salinas.

trucción del camino definitivo que une el puerto de Talcahuano con la ciudad de Concepción.

Profundos barrizales que han dejado intransitable la comunicación entre Talcahuano y Concepción.

Esta vía es de gran importancia para el desarrollo comercial de esa zona, ya que Talcahuano es el primer puerto militar de la República y además es el puerto obligado de embarque y desembarque de las mercaderías de la zona sur.

Las autoridades locales están empeñadas en emprender obras de gran progreso en el

puerto y en obtener la construcción de las principales calles con pavimentos definitivos. Entre ellas figura la calle Colón y las que conducen hasta el Apostadero Naval.

Una de las partes transitables, frente al fundo «El Manzano».

La Asociación de Automovilistas de Talcahuano, institución recientemente fundada está trabajando con todo entusiasmo para fomentar el automovilismo y el turismo. Cada

una de las personas que componen su Directorio están capacitadas para impulsar las obras de adelanto que han de aportar un positivo progreso regional.

Parte adoquinada debido a la iniciativa de la Municipalidad y vecinos de Talcahuano.

Las fotografías que insertamos aquí demuestran el lamentable estado en que se encuentra la carretera desde Talcahuano a Concepción, vía que cuando esté terminada,

abrirá un ancho campo de expansión para el desarrollo del turismo de los automovilistas de Talcahuano.

El Automóvil Club de Chile necesita un Socio que haga deporte automovilístico, y que respete y haga respetar los reglamentos del tránsito. ¿Sirve Ud?

Ha sido fijado el plan de distribución de 90 millones de pesos para la construcción de caminos

Se ha dictado un decreto, por medio del cual fija el plan de distribución de la suma de noventa millones de pesos, destinada a la construcción de caminos en la República, de acuerdo con lo dispuesto en la ley 4530, de fecha 14 de enero último.

Provincia de Tarapacá, 6 millones de pesos.

Provincia de Antofagasta, 4 millones 300 mil pesos.

Provincia de Atacama

1. Copiapó a Juntas, \$ 800,000.
 2. Alto del Carmen al Tránsito, \$ 300 mil.
 3. Alto del Carmen a San Felipe, \$ 200,000.
 4. Vallenar a Alto del Carmen, \$ 500 mil.
 5. Longitudinal central (habilitación), \$ 400,000.
- Suma: \$ 2.200,000.

Provincia de Coquimbo

1. Serena a Rivadavia, por Vicuña, \$ 600,000.
 2. Rivadavia a La Unión, \$ 200,000.
 3. Rivadavia a Guanta, \$ 300,000.
 4. Juntas al límite argentino, por Tuluahuán, \$ 500,000.
 5. Ovalle a Hurtado y San Agustín \$ 300,000.
 6. Illapel a Salamanca, \$ 300,000
 7. Vicuña a Hurtado, \$ 200,000.
 8. Serena a Ovalle, \$ 100,000.
 9. Illapel a Mincha y Huanteleuquén, \$ 200,000.
 10. Camino acceso Illapel, \$ 300,000.
 11. Longitudinal por Costa dentro de la provincia, \$ 700,000.
 12. Combarbalá a Chañaral Alto, 200 mil pesos.
 13. Transversales del Choapa, 600 mil pesos.
- Suma: \$ 4.500,000.

Estudios e inspección técnica, 400 mil pesos.

Provincia de Coquimbo: total, 4 millones 900 mil pesos.

Provincia de Aconcagua

1. Valparaíso a Calera, \$ 3.000,000.
 2. Santiago a Valparaíso, sección Zapata a Casablanca, \$ 3.000,000.
 3. Melipilla a Casablanca, sección Iba-cache, \$ 800,000.
 4. Ligua a Cabildo, San Lorenzo y Alicahue, \$ 400,000.
 5. Ligua a Papudo, \$ 100,000.
 6. Limache a Olmué, \$ 300,000.
 7. Casablanca o San Antonio, sección Casablanca Lagunilla y Paso del Rosario, \$ 400,000.
 8. San Pedro a Concón, \$ 200,000.
 9. Longitudinal por la costa, 500,000.
- Suma: \$ 8.700,000.
- Estudios e inspección técnica, artículo 8, ley, \$ 500,000.
- Provincia de Aconcagua. Total, 9 millones 200 mil pesos.

Provincia de Santiago

1. Longitudinal central, sección Santiago a cima Cuesta Chacabuco. (Suplemento ley 4309), \$ 1.500,000.
2. Camino de Santiago a Valparaíso, sección Santiago-Casablanca. (Suplemento Ley 4309), \$ 3.000,000.
3. Melipilla a Iba-cache, 1.000,000.
4. Melipilla a San Antonio. (Suplemento Ley 4309), 3.200,000.
5. Melipilla a Chocalán, Codegua y la costa, 300,000.
6. Melipilla a Cholqui, pasando por Chocalán, 700,000.
7. Estación Llolleo al sur, camino de la costa, 1.200,000.
8. Las Cabras a Melipilla, pasando por Popeta, Las Arañas, 2.600,000.
9. Lo Espejo al camino San Bernardo, \$ 400,000.
10. Santiago al Resbalón, 300,000.
11. Santiago a Acequia los Pérez, 200 mil pesos.
12. Cartagena a Las Cruces y El Tabo, \$ 300,000.
13. Leyda a Llolleo por San Juan, 300 mil pesos.
14. Acceso a Tiltill, 300,000.
15. Longitudinal Central, sección Buin a Hospital, 1.200,000.

16. Buin a Valdivia de Paine, 300,000.
 17. Colina a Los Baños de Colina, 400 mil pesos.
 18. Suma: \$ 17.200,000.
- Estudios e inspección técnica (artículo 8 Ley), 800,000.
- Provincia de Santiago. Total: \$ 18 millones.

Provincia de Colchagua

1. Estación Rosario a estación Tanga, por Zuñoga, \$ 300,000.
 2. Acceso a Doñihue, 600,000.
 3. Tinguiririca al oriente, 700,000.
 4. Paniahue a Santa Cruz, Lolol y cruceo Ránguil, 1.000,000.
 5. Longitudinal Central en especial, sección Hospital a Rancagua, 1.200,000.
 6. San Fernando a Pichilemu, 800,000.
 7. San Fernando a Talcaehue, 150 mil pesos.
- Suma: \$ 4.750,000.
- Estudios e inspecciones técnicas. (Artículo 8, Ley), 350,000.
- Provincia de Colchagua. Total: 5 millones 100 mil pesos.

Provincia de Talca

1. Camino internacional por el Planchón (sección Los Queñes a El Planchón, \$ 300,000.
 2. Acceso a Hualañé, 1.300,000.
 3. Lontué a la costa, 400,000.
 4. Talca a Duao, 300,000.
 5. Acceso al ferrocarril de Talca a Mariposa, 300,000.
 6. Curicó a Queñes, 200,000.
 7. Lontué a Molina, 200,000.
 8. Itahue a Camarico, 200,000.
 9. Longitudinal Central, 300,000.
 10. Camarico a Cumpeo, 300,000.
 11. Panguilemo a Pelarco, 100,000.
 12. Talca a Curepto, 200,000.
- Suma: \$ 4.100,000.
- Estudios e inspección técnica, artículo 8, Ley, 400,000.
- Provincia de Talca. Total: \$ 4.500,000.

Provincia de Maule

1. Linares al oriente de Llepe, 500 mil pesos.
2. Parral a Castillo, 400,000.
3. Parral a La Montaña, 600,000.
4. San Javier a Cauquenes, 800,000.
5. Acceso a Cauquenes por Melco, 200 mil pesos.
6. Cauquenes a Quirihue, 500,000.

7. Longaví a La Montaña, 700,000.
 8. Longitudinal Central, sección Parral al sur, 400,000.
 9. Linares a Palmilla, 200,000.
 10. Yervas Buenas-Abránguil, 50,000.
 11. San Lorenzo-Puente Pando, 50 mil pesos.
- Suma: \$ 4.400,000.
- Estudios e inspección técnica, artículo 8, Ley, 400,000.
- Provincia de Maule. Total: 4 millones 800 mil pesos.

Provincia de Ñuble

1. Chillán a Coihueco y Alice, 300,000.
 2. Pinto a Recinto, 400,000.
 3. Chillán a San Ignacio y El Carmen, \$ 600,000.
 4. Chillán a Portezuelo por El Ala, \$ 700,000.
 5. Chillán a Bulnes, 300,000.
 6. Chillán a Gato y Tres Esquinas, 500 mil pesos.
 7. Chillán a Quirihue y San Nicolás, \$ 300,000.
 8. San Carlos a San Fabián, 700,000.
 9. Quirihue a Coelemu, 500,000.
 10. Bulnes a San Ignacio, 400,000.
 11. Longitudinal central, secc. río Perquilauquén a Chillán, 500,000.
 12. Chillán a Yungay, 400,000 .
- Suma. \$ 5.600,000.
- Estudios e inspección técnica, artículo 8, Ley 400,000.
- Provincia de Ñuble: Total, 6.000,000.

Provincia de Concepción

1. Concepción a Penco y Tomé, 500 mil pesos.
 2. Concepción a Chiguayante y Hualqui, 400,000.
 3. Acceso a estación Cabrero por el oriente, 300,000.
 4. Yumbel a estación Yumbel, 80,000.
 5. Rere a Buenuraqui, 200,000.
 6. Acces. a estación Hualqui, 200,000.
 7. Acces. Cañete hasta Cordillera Nahuelbuta, 700,000.
 8. Cañete a Tirúa y Carahue, 1 millón.
 9. Acceso. a estación Quilacoya, 200 mil pesos.
 10. Cañete a Palos Botados, 700,000.
 11. Acces. a estaciones red ferroviaria Curanilahue a Los Alamos y Lebu a Los Sauces, 500,000.
- Suma. \$ 4.780,000.

Estudios e inspección técnica, artículo 8, Ley, 500,000.

Provincia de Concepción: Total: 5 millones 280 mil pesos.

Provincia de Bio-Bio

1. Los Angeles a Antuco, 700,000.
 2. Los Angeles a Mulchén, 600,000.
 3. Angol a Cafete, secc. en la provincia, 600,000.
 4. Acces. a estación Santa Bárbara, \$ 600,000.
 5. Quilleco a Santa Bárbara, 500,000.
 6. Mulchén al poniente, 200,000.
- Suma. \$ 3.200,000.

Estudios e inspección técnica, artículo 8, Ley, 300,000.

Provincia de Bio-Bio: Total: 3 millones 500 mil pesos.

Provincia de Cautín

1. Quilquico a La Montaña, \$ 450 mil.
 2. Temuco a Cholchol, 600,000.
 3. Lautaro a Galvarino, 700,000.
 4. Lastarria al poniente, 500,000.
 5. Gorbea al poniente, 300,000.
 6. Loncoche a Panguipulli, 750,000.
 7. Acces. a estación FC. Freire a Cuncuco, 300,000.
 8. Estación Laureles a futura estación Villarrica, 200,000.
 9. Temuco a Huichachue, 200,000.
 10. Estación Freire a Pucón y Cordillera, 700,000.
 11. Lesperguer (Pitrufuquén) a Toltén, \$ 300,000.
 12. Lautaro a Quinchol, 200,000.
- Suma, \$ 5.000,000.

Estudios e inspección técnica, artículo 8, Ley 300,000.

Provincia de Cautín: Total: 5 millones 300 mil pesos.

Provincia de Valdivia

1. Lanco a Panguipulli, \$ 1.200,000.
2. Río Bueno La Unión, 200,000.
3. Río Bueno a Lago Ranco, por ribera norte Río Bueno, 1.000,000.
4. Acces. estación FC. de Cocule a Lago Ranco, 500,000.
5. Acces. estación Valdivia y a Antihue, 600,000.
6. Paillaco a Lago Ranco, 1.200,000.
7. Osorno a San Juan de la Costa, 700 mil pesos.

locales (Artículo 4.º, inciso d. de la Ley). \$ 4.995,000.

8. Acces. a estación Chahuilco, Trumao, Chacayal, y Sagllúe, 300,000.

9. Río Negro a Riachuelo y Bolzón, \$ 400,000.

10. San José a Mailef, 100,000.

Suma. \$ 6.200,000.

Estudios e inspección técnica, artículo 8, Ley, 500,000.

Provincia de Valdivia: Total: 6 millones 700 mil pesos.

Provincia de Chiloé

1. Puerto Varas al poniente, por Eva Brawnau a línea Santa María, 700,000.

2. Puerto Montt a Las Quemadas y El Salto, 800,000.

3. Acces. a estación Frutillar, 200,000.

4. Huillinco a Linao, 400,000.

5. Ancud a Chacao, 500,000.

6. Puntra a Quinchi, 400,000.

7. Castro a Chonchi, 400,000.

8. Ancud al sur, 200,000.

9. Castro al norte, 200,000.

10. Puerto Montt a Puerto Varas, 300 mil pesos.

11. Puerto Montt a Chamiza, 300,000.

Suma. \$ 4.300,000.

Estudios e inspección técnica, artículo 8, Ley, 400,000.

Provincia de Chiloé: Total: 4 millones 700 mil pesos.

Provincia de Magallanes

1. Chorrillos, La Lata a Cóndor, 600 mil pesos.

2. Cabeza de Mar a Crucero Fabres, \$ 300,000.

3. Magallanes a Río Verde y Crucero Fabres, 300,000.

4. Penitente a Morro Chico, 100,000.

5. Porvenir a Rosario, 5.000,000.

6. Casas Viejas, Natales, Borios Castillo, Puerto Prat, 200,000.

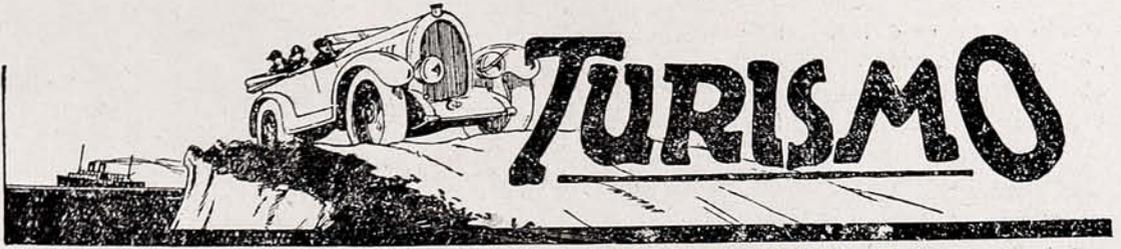
Suma. \$ 2.100,000.

Estudios e inspección técnica, artículo 8, Ley, 200,000.

Provincia de Magallanes: Total: 2 millones 300 mil pesos.

Total: \$ 94.005,000.

Maquinarias, herramientas y arriendo locales (Artículo 4.º, inciso d. de la Ley). \$ 4.995,000.



Fomento del Turismo

**Los turistas estarán garantizados al visitar el país.—Impuestos que deberán pagarse.
—Aprobación del reglamento respectivo.**

Ha sido aprobado el reglamento relacionado con el fomento del turismo.

En sus partes principales, ese reglamento dispone lo siguiente:

La Sección Turismo del Ministerio de Fomento estará encargada de obtener para los turistas que vengan al país las mayores comodidades posibles, facilitándoles toda clase de informaciones y proporcionándoles atención personal en caso necesario.

La misma sección se informará en las Empresas de Transportes Marítimos o Terrestre con la debida anticipación de la venida de turistas al país y les formará un programa de su visita.

Para este efecto, la Sección Turismo hará confeccionar albums con fotografías de cada región y con una somera explicación de su historia, medio de transporte, producción agrícola e industrial, particularidades, etc.

Cuando las Empresa de Turismo o de Transportes, organicen viajes colectivos, deberán someter previamente sus programas a la consideración de la Sección Turismo del Ministerio de Fomento.

Para garantizar la realización de los viajes, la Sección Turismo podrá exigir a la Empresa Organizadora, que constituya a la orden del Ministerio de Fomento una garantía equivalente al 10 por ciento del monto de los gastos efectivos.

Este reconocimiento se hará sólo en favor de las empresas que acrediten que disponen del capital y elementos suficientes para ejercer su comercio y de una organización que responda del buen éxito en sus actividades.

Para fomento del turismo se fijan los siguientes impuestos:

Los impuestos a los pasajes marítimos y ferroviarios y el derecho de entrada al país a que se refiere la letra a) del Art. 4.º, por medio de ingresos mensuales en Tesorerías que harán las empresas, según liquidaciones del expendio de boletos durante el mes anterior; y

El impuesto a los hoteles, por medio de estampillas que se colocarán en las liquidaciones mensuales que, según el artículo 25, deberán enviar a la Dirección de Impuestos Internos.

Las personas afectas al pago del impuesto que entren al país en automóvil, se considerarán como pasajeros de primera clase, y los que viajen en camiones, como de segunda clase.

El impuesto correspondiente deberá pagarse en las aduanas por medio de boletines de cargo que para este efecto serán proporcionados por la Dirección de Impuestos Internos.

El impuesto fijado para los pasajes marítimos y ferroviarios, deberá pagarse sobre el valor neto del pasaje, después de deducir la rebaja, tales como descuentos otorgados de acuerdo con las tarifas a funcionarios fiscales, religiosos, colegiales, familias, pasajes de ida y vuelta, etc., de acuerdo con las prácticas establecidas.

Estos impuestos se cobrarán sobre el monto de todo pasaje vendido en el país, debe éste usarse dentro o fuera de él, excepto aquellos que estén destinados a funcionarios diplomáticos, consulares y sus familias, o los que el presente reglamento considere en casos determinados.

Los pasajes marítimos o ferroviarios vendidos en el extranjero, con destino al país, pagarán sólo el impuesto equivalente al valor del pasaje que debe usarse entre puertos o estaciones chilenas.

Los pasajes que se vendan por viaje conjunto por vía terrestre y marítima o viceversa, estarán en ambas etapas afectos a impuestos, siempre que se hubieren vendido en el país.

En los pasajes marítimos de ida y vuelta al extranjero se pagará impuesto sólo sobre la mitad del valor neto del pasaje, en la parte correspondiente al recorrido en el extranjero. En el resto del pasaje, o sea aquel que corresponde al recorrido dentro del país, se pagará en todo caso el total del impuesto fijado por ley.

Los pasajes marítimos vendidos en Chile para viajeros que inicien sus recorridos fuera del país, estarán exentos del pago de impuesto, siempre que concurren las siguientes circunstancias:

a) Que el viajero resida en el extranjero a lo menos desde un mes antes de emprender el viaje; y

b) Que el pasaje sea destinado a ser usado en el extranjero sin regreso al territorio chileno.

Los pasajes marítimos vendidos en el país para ser usados en viajes circulares o triangulares, pagarán los impuestos que fija la ley sobre el valor que corresponde a la primera etapa del viaje; es decir, sobre el valor neto del pasaje desde Chile hasta el punto de término en el país extranjero, donde el pasajero deba cambiar de nave para proseguir, en otro medio de locomoción, su viaje.

Todo viajero extranjero, mayor de 16 años que entre al país, aun cuando lo haga con pasaje gratis, deberá pagar el derecho de entrada que fija la ley, con las siguientes excepciones:

a) Empleados de las Vías de Navegación o Empresas Ferroviarias, en viajes de servicio;

b) Funcionarios públicos, escolares o

maestros de educación, en viaje de estudio;

c) Residentes extranjeros en el territorio de la república, que acrediten su calidad de tales y que regresan a ella; y

d) Funcionarios diplomáticos o consulares.

Las compañías navieras o sus agencias en el caso de que éstas no estén establecidas en el país, llevarán un libro especial de contabilidad de los pasajes vendidos, en que se incluirán los detalles del caso, para la acertada fiscalización de ellos y de los impuestos percibidos.

Este libro se llevará en conformidad al modelo que proporcionará el Ministerio de Fomento.

Para los efectos de la ley se considerarán como de pasajeros de clase única, a aquellos cuya acomodación a bordo corresponda a segunda clase, siempre que la nave en que viajen sea la de más alta categoría.

Se considerarán pasajeros de tránsito aquellos que acrediten las siguientes circunstancias:

Nacionalidad extranjera; y

Que viniendo del exterior, no permanecerán en Chile, sino el tiempo necesario para seguir viaje en la próxima combinación de vapor o ferrocarril.

Entre otras medidas se estipula que todo particular o sociedad, antes de iniciar la construcción o instalación de un hotel-balneario, tema u otro sitio destinado a alojar o dar estada a viajeros y turistas, deberá enviar a la Sección Turismo los planos detallados de la obra que realizará, a fin de que sean examinados y aprobados.

Los hoteles deberán fijar anualmente entre el 15 y el 30 de Abril, las tarifas que cobrarán a los turistas.

LECTOR:

Favorezca en sus compras al comercio que anuncia en esta Revista: : : : : :

“EL PROBLEMA FUNDAMENTAL DE LA CIVILIZACION CONTEMPORANEA SE REDUCE A ESTO: SUPRIMIR DISTANCIAS Y MULTIPLICAR EL VALOR DE LOS MINUTOS”



El primer puerto aéreo para la aviación comercial en Chile

Se instalará también un autódromo

La aviación comercial en Chile tendrá que desarrollarse en forma amplia y activa en breve tiempo, tal como está establecida en Europa, Estados Unidos y otros países sudamericanos.

Son varias las empresas extranjeras que tienen vivo interés en iniciar pronto sus actividades en nuestro país efectuando el transporte de pasajeros y correspondencia.

Así como la navegación marítima necesita puertos donde recalar, la aeronavegación necesita también aeropuertos dotados de las instalaciones adecuadas para el movimiento de viajeros y correspondencia, donde se consultan instalaciones de sala de espera, boletería, aduana, etc.

Con muy buen acuerdo, el Gobierno ha decidido la construcción de un aeródromo a tres kilómetros de la capital donde se concentrará todo el movimiento aeronáutico civil.

Los terrenos adquiridos están en los Cerrillos de Maipú, punto unido a la capital por un magnífico camino.

El campo incluyendo los hangares, maestranza y demás dependencias, tiene

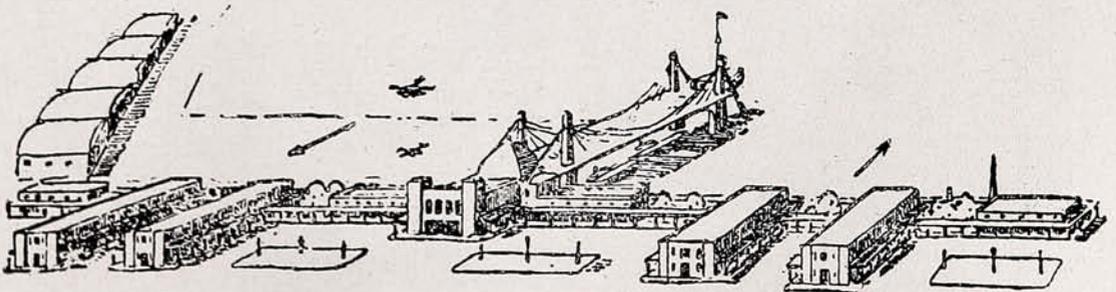
170 hectáreas, o sean 1,700 metros de largo por 1,000 de ancho, dimensiones suficientes para un futuro desarrollo.

El Director de los Servicios Aéreos Coronel Arturo Merino Benítez ha presentado ya el proyecto de construcciones al Supremo Gobierno para su aprobación.

Los automovilistas también estarán de plácemes porque el Gobierno instalará en el campo de aviación un autódromo.

Este proyecto debe considerarse con el verdadero interés y también bajo el punto de vista comercial, porque es bien conocido el gusto del público por presenciar carreras de automóviles y las dificultades que existen para obtener permiso para efectuarlas en los caminos. El público acudiría en grandes masas al autódromo a presenciar las carreras que se efectuarán con mucha frecuencia.

No dudamos que el Automóvil Club de Chile ha de considerar con entusiasmo este interesante proyecto que acarreará grandes beneficios al automovilismo nacional.



El aero-puerto que se construirá en los Cerrillos de Maipú a tres kilómetros de Santiago en cuyo campo se instalará el Autódromo Nacional

Florida - Santiago de Chile por el aire

El "Southern - Star" Sikorsky

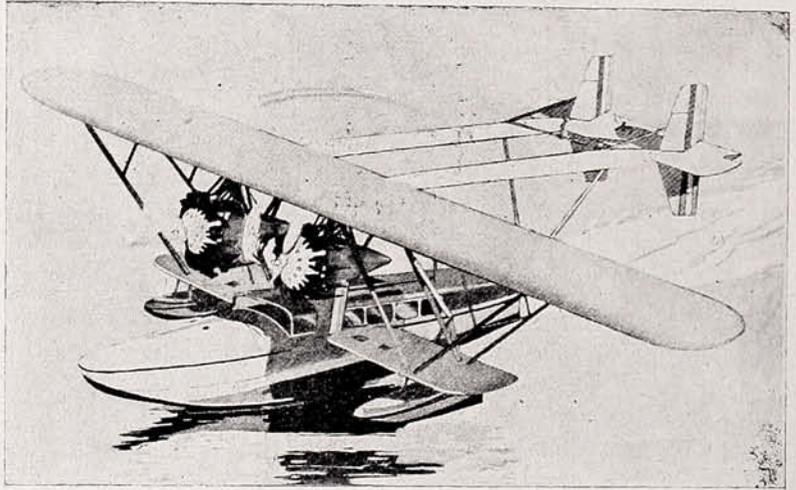
En los primeros días de Junio estuvo a punto de iniciarse la realización del vuelo, sin escala desde Florida (Estados Unidos) a Santiago de Chile.

El avión que iba a realizar el viaje era un Sikorsky S - 38 tipo anfibio, aparato con el cual iniciará pronto sus viajes regulares la Pan American Grace Airways el transporte de correspondencia y de pasajeros entre norte y sur América por la costa del Pacífico.

El avión ha sido bautizado con el nombre de "Southern - Star".

Debido a la falla de uno de los motores del avión postergó el viaje, reiniciándolo al principios del presente mes y arribando a Santiago el 12 del presente.

El avión en referencia es fabricado por The Sikorsky Aviation Corp., equipado con dos motores Pratt y Whitney de 425 H. P. cada uno.



El avion anfibio Sikorsky. que pronto nos visitará

Su diseño está inspirado en el Curtiss N C, el primer avión que en 1919 atravesó el Atlántico.

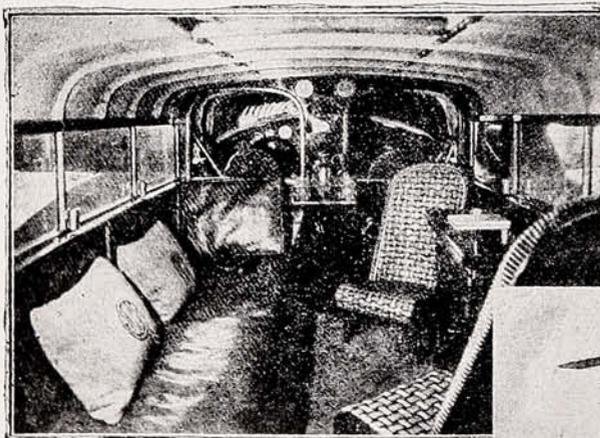
La cabina tiene la forma de un bote, como puede verse en el grabado que ilustra esta información, y puede llevar 12 pasajeros cómodamente instalados.

Las dimensiones son 21.80 metros desde la hélice hasta la cola y 12.25 de ancho en las alas.

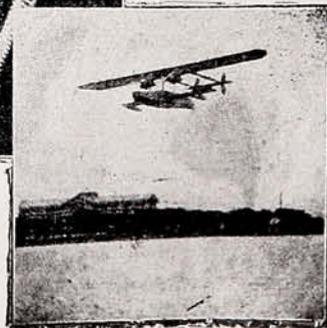
Vacío pesa 2,720 Kgs. y tiene una capacidad de carga útil de 1,806 Kgs.

Su velocidad máxima es de 200 Kms. y puede subir a 2,250 metros en 10 minutos velocidad mínima 88 Kms.

Este avión es pues el de más grandes dimensiones que haya llegado a nuestro país y comenzará a prestar útiles servicios en el transporte de pasajeros.



Interior del avion Sikorsky.
Cuenta con toda clase de comodidades
y refinamientos



El Sikorsky, tipo
Anfibio en pleno
vuelo.

El intento de travesía del Atlántico por el aviador español Franco

Ocho días al garete en pleno Océano y sin combustible.—Milagrosa escapada.— El buque británico "Eagle" salva a los tripulantes del Numancia.



Capitán Ruiz de Alda

Camandante Ramón Franco

Comandante Gallarza González

El histórico y memorable vuelo que efectuó Franco salvando el Atlántico hasta las costas sur americanas en Febrero de 1926, está aún latente y es recordado como una hazaña.

Bien es cierto que esta travesía ha sido imitada por otros, pero quien la inicia y se lanza a la ventura deja abierta el camino a los demás. Su experiencia es aprovechada ya que con tan útiles lecciones se lleva un fuerte porcentaje de éxito adelantado.

Desde entonces acá Franco permaneció inactivo en el sentido de vuelos de gran aliento.

En 1928 concibió la idea de efectuar un vuelo alrededor del mundo utilizando un aparato Dornier Wahl, pero como se demoraran los detalles de su construcción y avanzara la época, Franco decidió postergar para otra oportunidad la empresa. En esta época las condiciones meteorológicas presentan sorpresas que pueden acarrear fatales consecuencias.

Es del caso recordar que el vuelo en ese sentido es mucho más peligroso que de Poniente a Oriente, debido a los vientos reinantes que se presentan en contra.

La partida la efectuó desde Los Alcazares en dirección a las islas Azores para emprender desde aquí un vuelo directo a Nueva York.

El avión en que viajaba era un Dornier Wahl montado con dos motores Hispano - Suiza de 600 H. P. cada uno. Ha sido bautizado con el nombre de "Numancia".

Después de la partida de Franco y de sus acompañantes José González Gallarza, Julio Ruiz de Alda y Madariaga pasaron ocho días sin que se tuviese noticia de ellos.

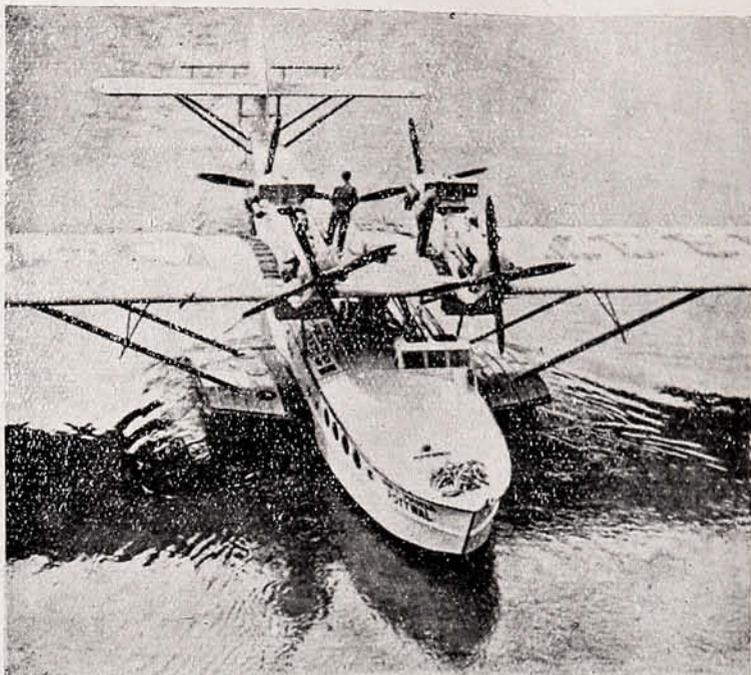
El pesimismo sobre la suerte que hubieren corrido los intrépidos aviadores fué dominando el ánimo en España y en todo el mundo. Se dedicaron con toda actividad en la búsqueda embarcaciones de todas nacionalidades sin que ninguna de ellas diera con el paradero de ellos. Entre ellas surcaba los mares alrededor de las islas Azores el buque madre o porta-aviones británico "Eagle", desde cuya cubierta se lanzó al espacio un hidroavión que tuvo la felicidad de encontrar a Franco y sus acompañantes.

La noticia se esparció en pocos minu-

tos por todo el mundo y el júbilo que produjo en España fué indescriptible.

La causa es debida a los fuertes huracanes y temporales que reinan en el Atlántico, los que obligaron a Franco a remontarse a alturas considerables para salir de su radio de peligro. Estas maniobras no estaban previstas y el combustible iba disminuyendo hasta agotarse. Una vez el avión sobre el agua quedó a merced de las olas y del viento que momento a momento lo alejaba más y más hacia el centro del Océano.

Auto y Turismo se asocia al regocijo de la aeronáutica española.



El Dornier-Wahl Numancia que utilizó Franco.

La vida de Franco es necesaria para la aviación mundial.

Construcción de los nuevos dirigibles de la marina de EE. UU.

El Departamento de Marina ha confiado a la Goodyear Zeppelin Corporation de Akron, la construcción de dos nuevos dirigibles rígidos el Z. R. S. 4 y el Z. R. S. 5. El importe de estos dos aparatos será de 7.825,000 dólares.

Estos dos dirigibles presentarán la característica siguiente:

Capacidad 6.5000.000 pies cúbicos de gas, longitud total 785 pies, envergadura 132,9 pies, altura total 146,5 pies, peso vacío 403.000 libras, carga útil 182.000

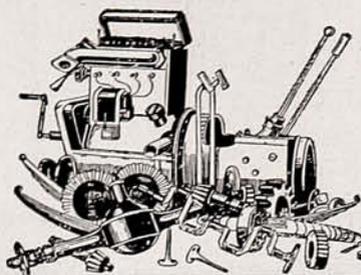
libras, número de motores 3, velocidad máxima 72,8 nudos.

El armazón compuesto de pequeñas vigas longitudinales y transversales será de duraluminio. Los motores en número de 8 podrán producir una fuerza de 4,480 H.P. Los puestos de mando estarán en el mismo armazón del dirigible. Este nuevo dispositivo parece, tiene por efecto el disminuir la resistencia del aire y aumentar la seguridad.

NO OLVIDE
LLEVAR SU
CAMARA
"AGFA"
EN SUS
EXCURSIONES



ES LA PELICULA
LA QUE UD.
DEBE PREFERIR



TÉCNICA

Para que no se ensucie el cárter del motor

Explicaciones técnicas de la Vacuum Oil Company

El automovilista se queda, algunas veces, sorprendido y hasta intrigado al notar que el aceite del cárter se ha convertido en una masa espesa, pegajosa, que en ciertas ocasiones no puede pasar ni siquiera por las tuberías del sistema de lubricación.

La formación de gomosidades o residuos pegajosos en el cárter del motor, es debida a una combinación de varias causas distintas, pues analizando esa pasta pegajosa, el químico encuentra que tiene aceite, agua, granitos de polvo, de arena, de carbón, y limaduras metálicas muy finas, producidas por el desgaste del motor. **Los aceites de muy alta calidad, cuando están limpios, no se combinan fácilmente con el agua — y sin embargo a veces pueden dar lugar a que se forme ese residuo.**

El la práctica es imposible evitar por completo la presencia de agua en el cárter de un motor a explosión. Por ejemplo, hemos observado en nuestros propios ensayos prácticos que, si se limpia a conciencia un motor, se lo seca, se lo calienta y recién después de esto se lo pone en marcha, al cabo de **tres minutos de funcionamiento ya se encuentra agua en el cárter.**

Una de las causas más comunes de que se produzca vapor de agua en el motor, es por los gases del escape. Ponga una copa o un vaso frente al agujero del silenciador, y verá que pronto se juntan las gotas de agua, al condensarse el vapor contenido en el gas del escape. Y, en efecto, el agua es uno de los productos formados por la gasolina, cuando se quema dentro del motor. La nafta contiene hidró-

geno y carbono que se combinan con el oxígeno del aire. El hidrógeno y el oxígeno forman, químicamente, el vapor de agua. Mientras el motor se calienta, siempre se produce alguna fuga de gases al cárter, y son dichos gases los que llevan la humedad.

Usando aceite de alta calidad, y manteniéndolo bien limpio, el agua se separa y asienta fácilmente — pero, a medida que el aceite se ensucia con partículas de metal, con polvo y arena del camino, con el carbón formado en el fondo de los pistones y con diversas impurezas de la nafta, días tras días se va separando el agua con más dificultad.

El hecho de que un aceite, cuando todavía no ha sido usado, se separa con facilidad del agua limpia, no indica con certeza que sea un aceite adecuado para tal o cual motor. Esta afirmación es demostrada por infinidad de ensayos hechos en los Laboratorios Químicos, con diferentes aceites, los cuales, **cuando están sucios, se separan del agua con gran dificultad.**

Para evitar que el aceite se emulsione, se descomponga y empiece a tapar todo el sistema de lubricación, **el remedio consiste en usar aceite de alta calidad, del grado o letra justa para modelo de motor, y conservar siempre limpio ese aceite, cambiándolo cada vez que sea necesario.**

Como evitar las suciedades del cárter

1.º—Vacíe con frecuencia el cárter del motor — hágalo cada 1.200 a 1.500 kilómetros en verano y 800 en invierno. Si es posible, limpie el colador cada vez que cambia el aceite. Aumentar en forma exa-

BAR DEL A. C. C.

Almuerzo y Comida con un magnífico menú \$ 4.

Te, refrescos, servicio de Cantina

Los señores socios están obligados a preferir los servicios que se les proporciona en su propia casa.

DELICIAS 1171 Concesionario: CARLOS FREDES

gerada la duración del aceite es, en la práctica, una economía mal entendida. Las planillas de gastos mensuales demuestran que la buena lubricación es uno de los renglones más pequeños — y que, al mismo tiempo, constituye la mejor póliza de seguro contra la desvalorización del motor, las pérdidas de tiempo y de dinero que se sufren cada vez que debe entrar al taller de composturas.

2.º—Adopte un buen tipo de nafta, y

Buena oportunidad para modernizarse

Al mandar pintar de nuevo el automóvil viejo, debe tenerse en cuenta la facilidad de cambiar el aspecto general por medio de las ilusiones de óptica.

Para hacer que un automóvil parezca más bajo, por ejemplo, es necesario pintar de oscuro la parte superior. El color, por supuesto, debe formar un contraste agradable con el color principal de la carrocería; pero, en general, cuanto más oscuro, mejor.

Hace poco, un automovilista mandó pintar su automóvil con laca. Se imaginó que el aspecto sería mucho mejor si toda la carrocería se pintaba con el mismo tono de verde; pero quedó muy sorprendido al ver el trabajo terminado y observar que su automóvil se veía más alto que antes. Entonces recordó que en los colores primitivos la parte superior era negra. Así es que el automóvil tuvo que regresar al taller de pintura para que se pintara de negro la parte superior de la carrocería,

significando siempre la misma, en vez de comprar hoy de una marca, y mañana de otra.

3.º—Cuando se ha producido esa suciedad o depósito pegajoso en el cárter, conviene estar seguro de que se lo ha limpiado bien, antes de volver a echar aceite en el motor. No basta enjuagar el motor — haga sacar el fondo del cárter y limpiar todo el interior del mismo.

la parte posterior del toldo y los marcos de las ventanillas. El resultado fué perfecto.

Compostura temporal del tubo de la gasolina

Para hacer una compostura temporal en un tubo roto de bencina, el automovilista generalmente trata de sujetarla con huincha aisladora. Sin embargo, este sistema no es muy eficaz, porque la gasolina pronto disuelve la parte adhesiva de la cinta. Puede hacerse una compostura mucho mejor con el empleo del tubo de una aceitera. Para esto se desprende este tubo y por fuerza se hace entrar su extremidad degalda en una parte del tubo roto; en seguida se empuja la otra parte del tubo hacia en interior de la parte más amplia del tubo. Como el tubo es cónico, el resultado es un ajuste muy bien apretado. Entonces puede sujetarse con huincha. Una compostura hecha en esta forma puede servir bastante bien hasta que un mecánico pueda soldar el tubo descompuesto.

Lea usted la mejor revista técnica de caminos, que se publica en español

El Boletín de Caminos

Organo Oficial del Departamento de Caminos y de la Inspección de Caminos y Puentes

Casilla 153

Suscripción \$ 20.00

SANTIAGO DE CHILE

**AUTOMOVILES CHRYSLER
AUTOMOVILES USADOS
ACCESORIOS Y REPUESTOS**

OFRECE A UD.

RENÉ DE TERÁN M.

**DELICIAS 1327 — Casilla 1042 — Teléfono 4022
SANTIAGO**

La Velie Motors Corporation deja la producción de automóviles

Según los diarios de Moline, Illinois, W. L. Velie, Jr., Vicepresidente de la Velie Motors Corporation ha manifestado que su fábrica no construirá más automóviles Velie. El señor Velie, Jr., que encabeza la Mono-Aircraft Corporation de Moline, Illinois, la cual utiliza una parte de la fábrica de automóviles Velie para la construcción de aeroplanos, manifestó que se dedicará exclusivamente a la construcción de aviones. La presente fábrica de automóviles Velie se venderá a otra compañía de automóviles.

Un nuevo Bugatti

Ettore Bugatti, el gran constructor de coches de carreras, anuncia un nuevo tipo con el que ha de participar en el circuito de Le Mans. En dicho circuito correrán coches del conocido tipo de 2 litros 300 y otros tantos del que está preparando. Según las noticias que llegan hasta nosotros este nuevo modelo tendrá muchos puntos de contacto con el 2 litros 300. Sin embargo, el motor era de 16 cilindros montados en dos series de a ocho, provis-

to de dos cigüeñales que accionan el eje motor mediante engranajes. Lleva acoplado el motor un sistema de dos compresores para sobre alimentación y es capaz de realizar velocidades muy altas con reprises verdaderamente fantásticas. El precio fijado para la venta, después de darlo a conocer en dicha prueba, parece será de 350.000 francos.

Pérdida de rendimiento de un motor a explosión a diferentes alturas sobre el nivel del mar

Es sabido que mientras a más altura trabaja un motor a explosión, su potencia tiende a disminuir considerablemente.

Según cálculos hechos por la Institución de Ingenieros Americanos Automovilistas se ha llegado a las siguientes cifras:

Al nivel del mar.	100 %
A 610 metros de altura	93
1220 id.	86
1830 id.	80
2440 id.	74
3050 id.	68

Aplicando esta tabla a la diferencia de altura de Santiago de Chile con la costa tenemos una disminución de 6% aproximadamente.

CAMINOS Y TURISMO

REVISTA MENSUAL ILUSTRADA
ORGANO DE LA

**Asociación de Automovilistas
de Valparaíso**

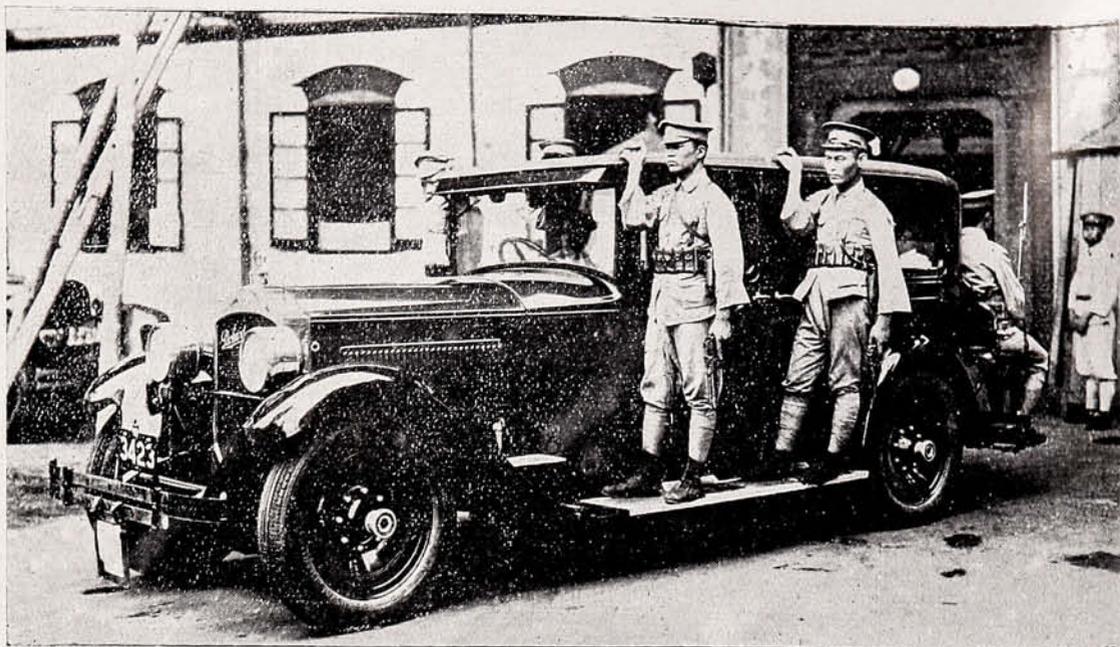


DIRECCIÓN Y REDACCIÓN:

**Blanco 653, 3.er piso - Fono 4596
Casilla 2090 - Valparaíso**

SUSCRIPCIONES:

Suscripción anual..... \$ 20 m/l
Extranjero, Suscripción anual..... 4 dólares



El General Chiang Kai-shek, el nuevo Presidente de la República China recorre su ciudad natal de Ningpo. En esta región no existen caminos para automóviles, pero con la adquisición de su automóvil de marca americana y su piquete de soldados se abre camino en las partes donde desea visitar.

La dilución del lubricante

Una causa del calentamiento excesivo, y que generalmente no preocupa debidamente a los automovilistas, es el lubricante diluido que se encuentra en el motor. La mayor parte de los automovilistas sabe que el aceite, si es demasiado espeso, da lugar a que se caliente cualquier motor que esté muy ajustado; pero no tiene en cuenta que el caso contrario puede dar los mismos malos resultados.

Todo consiste en reducir la fricción a su minimum. Esto no puede lograrse ni con un lubricante que sea demasiado espeso ni con el que resulte demasiado ligero. Mientras que el aceite espeso no puede formar una tela delgada que resista suficientemente el calor de los descansos y de las paredes de los cilindros, el aceite diluido forma una tela tan delgada que no da ningún buen resultado.

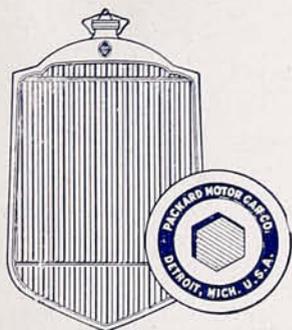
El calor, además, acusa desgaste. La fricción se manifiesta en calor, de manera que si éste existe de manera excesiva, es indicio seguro de que el motor está sufriendo a causa de una fricción demasiado grande, y de un desgaste excesivo.

Carrera original entre automóviles viejos

En Inglaterra acaba de celebrarse una carrera original, limitada exclusivamente a automóviles viejos, entre los cuales figuraban, entre otros muchos coches antiguos, un Cadillac y un Oldsmobile, ambos del año 1903, o sea de los primeros que fueron exportados a Europa.

El recorrido señalado entre Londres y Brighton, mide unos 84 kilómetros, y la mayoría de los vehículos, no obstante sus 25 o 35 años de servicio, llegaron a la meta. Esto, aparte del interés sentimental que encierra, atestigua la excelente mano de obra que se empleaba en la construcción de los vehículos antiguos, y que luego ha sido reforzada por los notables adelantos realizados por la ingeniería y manufactura automovilistas.

Los dueños de los cuatro coches que a juicios de los jueces se distinguieron por su funcionamiento, tomando en consideración la edad y su conservación en el estado original, recibieron medallas de oro, y los que completaron el recorrido en seis horas y media fueron agraciados con medallas de bronce.



Barahona, Herman

Hnos. y Cía

EL verdadero mérito acaba siempre por imponerse definitivamente. Nada habla tan elocuentemente a favor de la perfección alcanzada por el Packard, como su consideración universal y la notable lista de sus distinguidos clientes.

Es natural que su predominio le cueste ser plagiado. Pero tales imitaciones, por ser tan insuficientes, tienen que rechazarse. Sin embargo, la intuición prodigiosa de Packard ha creado un estilo de prestigio indiscutible que desafía al tiempo y que es el preferido de quienes saben realmente discernir.

P A C K A R D

Delicias 866

FRENTE A ESTADO
SANTIAGO

**¡NUNCA PODRA UD. JUZGAR UN LIBRO
POR EL COLOR DE SU EMPASTADURA!**

Tampoco puede Ud. juzgar de la calidad de una nafta por el color de la bomba.

Desde que las bombas fueron instaladas por primera vez en las calles y caminos de las ciudades y provincias de Chile, siempre nosotros hemos pintado las nuestras de color colorado. Nuestra frase de alerta ha sido esta:

“OBTENGALA EN LA BOMBA COLORADA”

Pero ahora, por razones que Uds. pueden apreciar, nos vemos obligados a cambiar esta frase en esta otra:

**“OBTENGA SU NAFTA Y ACEITE LUBRICANTE
EN LAS BOMBAS COLORADAS”**

¡PERO...!

Antes asegúrese que la bomba tiene

ESTA



MARCA

WEST INDIA OIL COMPANY