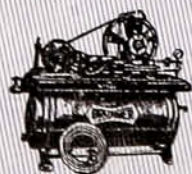


AUTO y TURISMO

FUNDADA 1913



"BRUNNER"
LA COMPRESORA DE AIRE IDEAL
ALERT Y CÍA.
IMPORTADORES
Casilla 1932 - Compañía 1289
Teléf. 81731 - SANTIAGO

Núm. 168 - Año XII

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 contruido 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 encarecemos 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 le 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 accidentes, 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

Goodrich Silvertowns

El afamado neumático que ha triunfado en todas las últimas carreras
-:- de Automóviles en el País: -:-

«Circuito Antofagasta»
«Circuito Sur-Santiago»
«Circuito Rancagua»
«Cuesta Jahuel»

Siempre ha hecho honor a su lema

“Superioridad Indiscutible”

(Garantizamos su servicio)

Un tipo para cada trabajo

Unicos fabricantes de
los famosos forros

“GOODRICH DE LUXE”

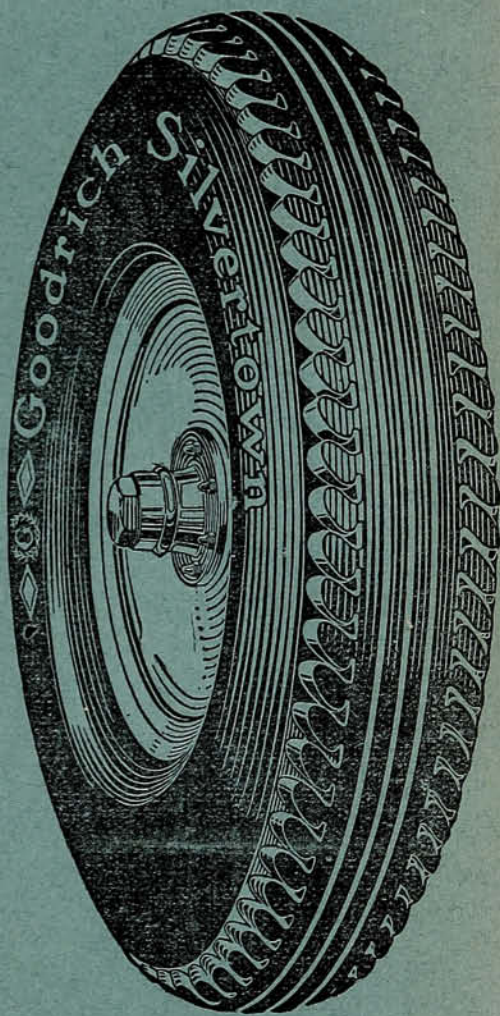
Para Turismo

la última palabra en calidad,
elegancia y confort.

Pruebe en su máquina los

“GOODRICH OIL FIELD”

Para Gondolas
y servicio pesado.



PIDALOS EN TODAS LAS CASAS DEL RAMO EN CHILE
BABURIZZA, LUKINOVIC Y Cía.

AGENTES GENERALES

VALPARAISO
Casilla N.º 11-V.

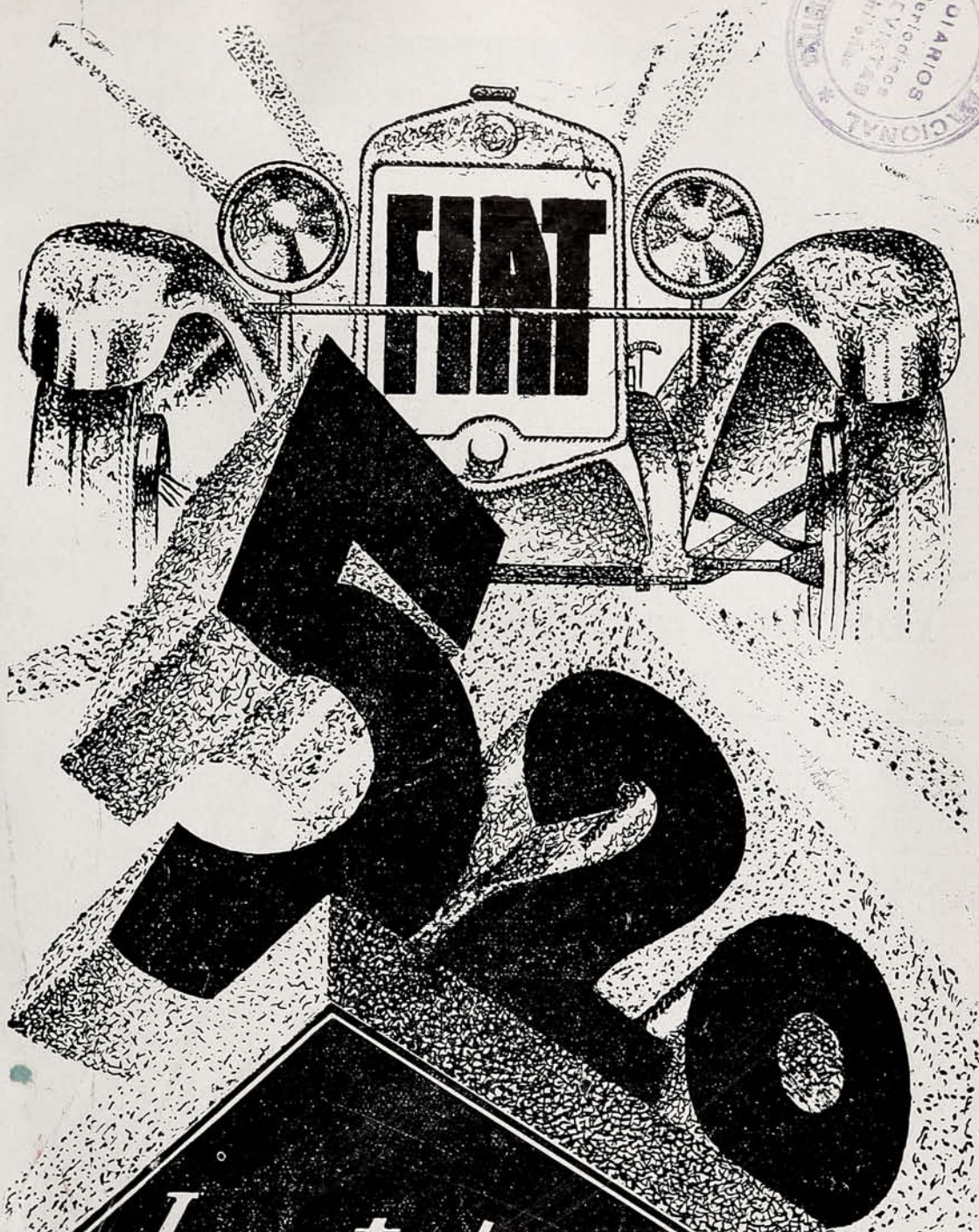
SANTIAGO
Huérfanos N.º 785

ANTOFAGASTA
Casilla N.º 869/70

AGOSTO 1929

AUTO-TURISMO

B/4393

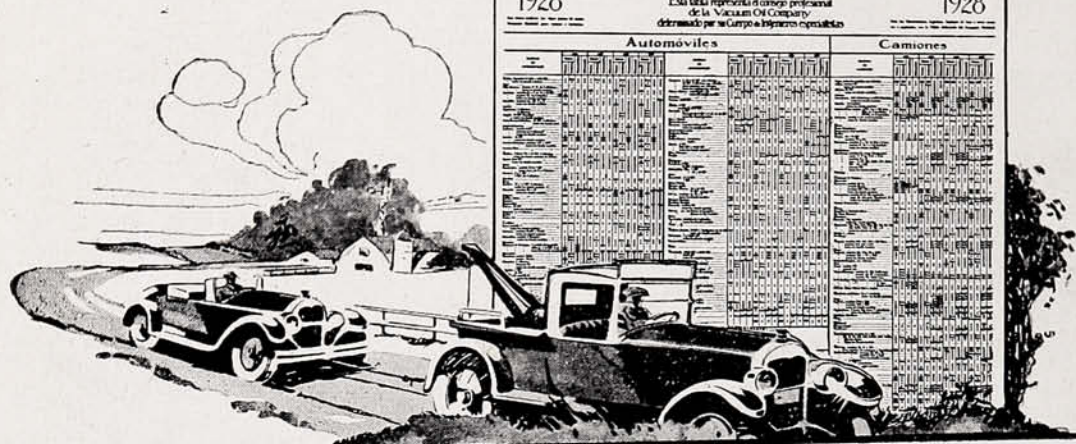


Importadores

REISER, PETITBON Y CIA

SANTIAGO

VALPARAISO



LOS ACEITES BARATOS RESULTAN CAROS

LOS aceites inferiores pronto pierden sus escasas propiedades lubricantes y dejan de proteger, en la forma debida, las paredes de los cilindros, los pistones y los cojinetes. Esta lubricación casi nula, produce un desgaste rápido en las partes vitales de su motor y Ud. necesita hacer arreglar su auto mucho antes de lo que era de esperar.

Los aceites Gargoyle Mobiloil poseen propiedades lubricantes extraordinarias y le aseguran el funcionamiento perfecto, suave y silencioso de su motor. Su auto le durará más y, si desea venderlo, obtendrá mayor precio de reventa.

Consulte la tabla del Mobiloil para saber cuál es el tipo ideal de Mobiloil para su motor. Para su garage casero, pida una lata de 5 galones (19 litros netos de aceite) y como reserva lleve en su auto 2 o 3 de las nuevas latitas redondas de Mobiloil.





Plaza Muñoz Gamero en Magallanes

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

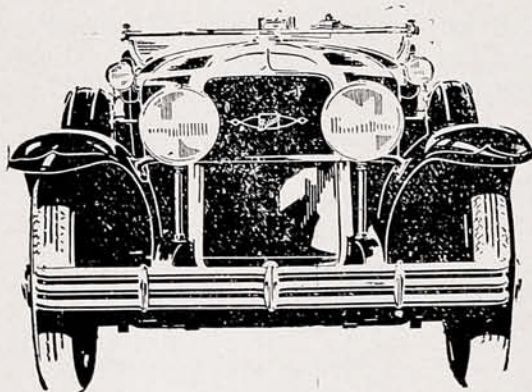
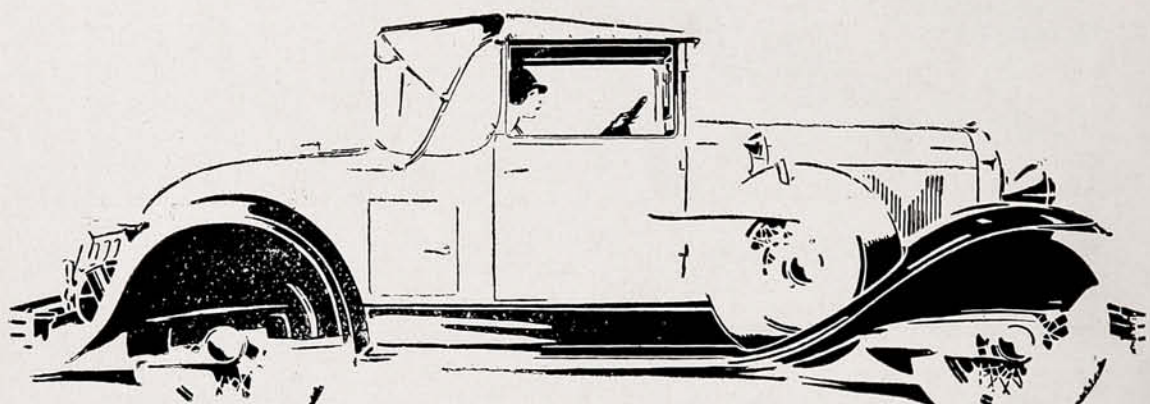
INTERNATIONAL MACHINERY Co.

Morandé 520 - Teléfono 2531
SANTIAGO

Edificio Grace - Plaza Sotomayor 5
VALPARAISO

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

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

Todo esfuerzo tiene su recompensa

Que el fabricante de automóviles no se duerma en sus laureles es una de las causas para que exista una gran satisfacción de parte de los compradores observadores, pues para éstos quiere ello decir que de un momento a otro se presentará algo mejor. Encontramos un magnífico ejemplo en el caso de un fabricante de un aparato para lavar el aire. Los primeros modelos resultaron excelentes e inmediatamente se popularizaron. Se vendieron con la misma rapidez con que se fabricaron y el servicio que prestaron fué inmejorable. Pero el ingeniero que los ideó continuó tratando de perfeccionarlos, dando por resultado que ahora esa misma compañía haya producido un lavador de aire que no sólo lava éste perfectamente antes de que penetre en el carburador sino que reduce el peligro de incendio a causa de las explo-

siones prematuras, y, además, sirve de amortiguador para los ruidos del carburador. ¿Qué nueva sorpresa nos reservarán?

El silencio es oro

Los fabricantes de automóviles han llegado a convencerse de que el silencio en el funcionamiento de sus productos es verdaderamente de oro. Los automóviles silenciosos son de gran atractivo. Los fabricantes de motocicletas por fin han llegado a comprender esta gran ventaja, y dos de los fabricantes de más importancia del vehículo de dos ruedas han anunciado que muy pronto vendrán todos sus motores dotados de silenciador.

De esta manera será más difícil darse cuenta de que la "cuca" viene en nuestro seguimiento, pero de algo ha de servir un buen espejo.

AUTOMOVILISTA!

"VARTA" DE LARGA DURACIÓN Y DE BAJO PRECIO

Quiere andar seguro en su automóvil? Compre una batería alemana

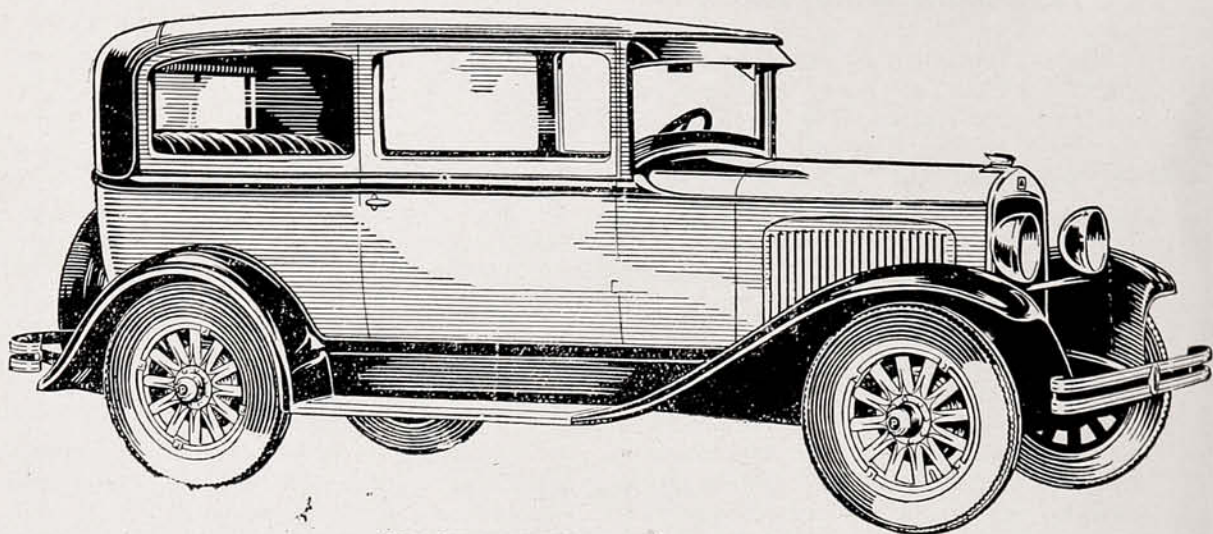
VENTA DE
TODAS MAR-
CAS DE NEU-
MÁTICOS



RODOLFO MUERMANN REPRESENTANTE:

SANTIAGO - CALLE MORANDÉ 680 - TELÉFONO 5253 - CASILLA 4045





PLYMOUTH TWO-DOOR SEDAN

PLYMOUTH

Construído 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

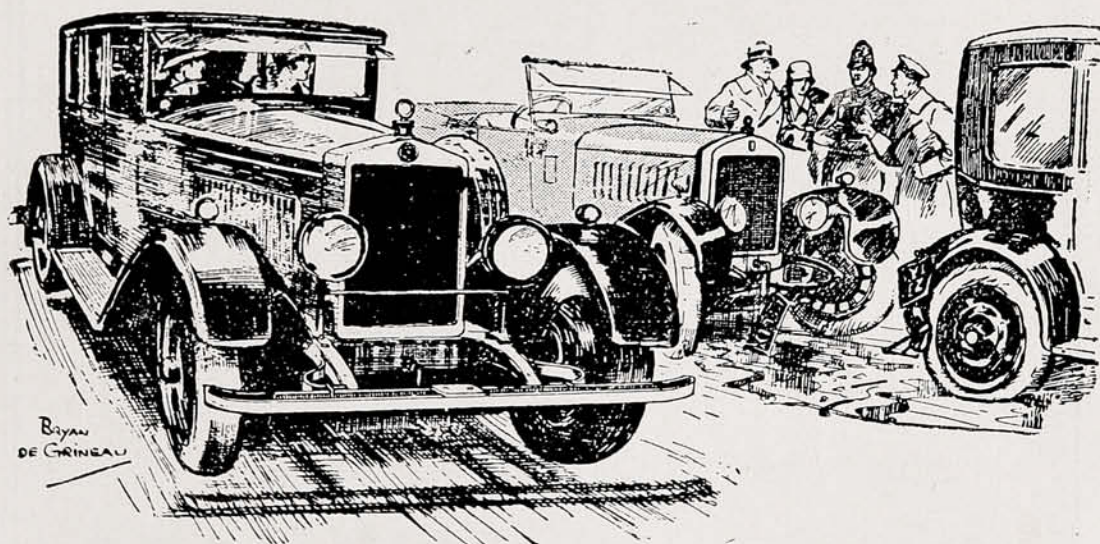
Delicias 1326 — SANTIAGO

Agentes en las principales ciudades de la República

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



Laguna del Inca en la cordillera de los Andes



PROTEJA UD. SU AUTOMÓVIL

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

«LA CHILENA CONSOLIDADA»

CAPITAL PAGADO: 20 MILLONES DE PESOS

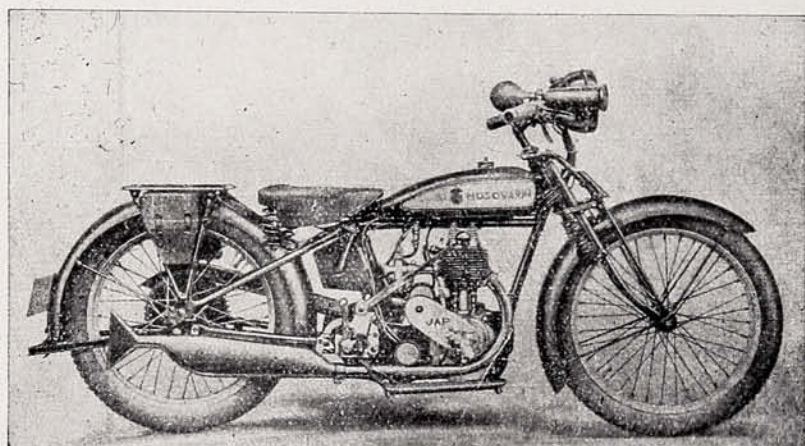
OFICINA: AGUSTINAS 1165

CASILLA 996 — SANTIAGO — TELÉFONO AUTO 3915

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

Motocicletas en varios modelos
de la conocida marca

"HUSQVARNA"



Bicicletas para paseos y carreras
de fabricación Sueca marca

"HUSQVARNA"

Datos y catálogos en la
Compañía Chilena
"AGA"

Bandera 628 -:- Casilla 2738 -:- Teléfono 88860



Planta eléctrica de los Quelteguies. (Fotografía tomada por el señor Enrique Feicher)

AVION EN LLAMAS

Copiapó, Junio 22 de 1929.

Señores Fölsch y Cia.
Santiago.

Muy señores míos:

Habiéndose solicitado por uno de los oficiales del servicio aéreo, el día que ocurrió el incendio de uno de los aviones, en la cancha de aterrizaje, el aparato "MINIMAX"; me es grato dejar constancia, que gracias al perfecto funcionamiento de este aparato, fué sofocado el incendio del avión y evitado perjuicios de alta índole si llega a estallar el motor.

Pláceme certificar el buen resultado de estos aparatos, tanto por su seguridad como por la rapidez en la extinción.

Sin otro particular, saluda a Uds. su Atto.
y S. S.

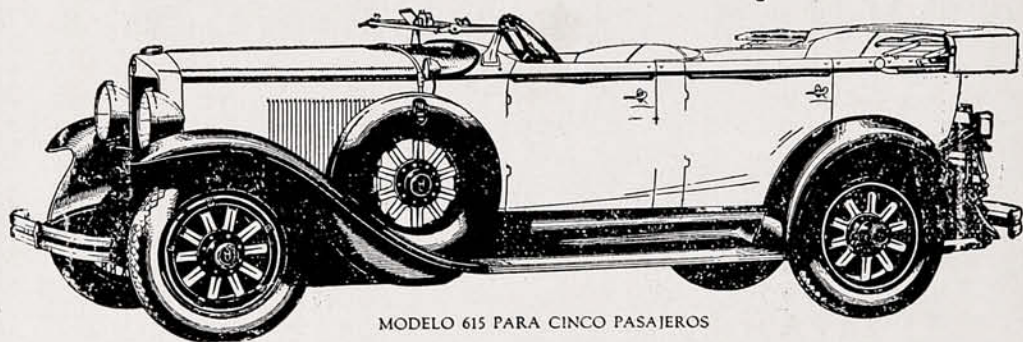
(Fdo.) Director del Hospital San
José y El Carmen.—Copiapó.

Constantemente Mejor



LE INVITAMOS a examinar los coches Graham-Paige de seis y ocho cilindros, cuyos nuevos refinamientos y mejoras demuestran nuestro empeño en mejorar nuestro producto constantemente. Estamos seguros que usted sabrá apreciar la belleza, la comodidad y el mérito intrínseco de estos automóviles, así como también el funcionamiento distinguido de su bien probado cambio de marcha de cuatro velocidades (dos altas y cambio de tipo regular). Ponemos a su disposición un coche de prueba.

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



MODELO 615 PARA CINCO PASAJEROS

AGENTES PARA CHILE

HUIDOBRO Y OCAMPO

DELICIAS 1740 - TELEFONO 86801

Estación de Servicio: Domeyko 1780

GRAHAM-PAIGE

La belleza del tablero

No cabe duda que el automóvil ha sufrido transformaciones maravillosas, pero probablemente ningún cambio contribuye tanto a la belleza interior del automóvil moderno como los que se han llevado a cabo en el tablero de los instrumentos. Antiguamente, todo el tablero estaba cubierto de perillas, de botones y de apagadores eléctricos. En la actualidad, un solo tablerito artístico tiene todos los varios instrumentos que sirven para que el automovilista se dé cuenta de las condiciones en que va funcionando su coche.

Como factor importante en el efecto artístico que se ha logrado en este sentido, está el empleo del alumbrado indirecto. Además de aumentar la belleza del tablero, la iluminación indirecta es decididamente de gran utilidad. Antiguamente los automovilistas tenían la costumbre de conservar apagada la luz de su tablero a causa del reflejo tan molesto para los ojos; pero en la actualidad este obstáculo ha desaparecido.

Aunque no se ha reconocido generalmente, este detalle contribuye a que el automovilismo sea más eficiente. Todo automovilista cuidadoso se fija constantemente en el tablero de sus instrumentos. Uno de sus accesorios acaso le anuncie con toda oportunidad cuando hay peligro de alguna dificultad, y el cuidado inmediato sirve para ahorrarse muchos gastos de composuras.

Capacidad embolar

La "capacidad embolar" parece que todavía es una frase algo confusa, a pesar de todo lo que sobre ella se ha dicho y escrito. Desempeña una parte de gran importancia en la discusión de los modelos más recientes, por lo que acaso resulte provechoso de tener una idea clara de lo que quiere decir.

La "capacidad embolar" no es la super-

KELLY BALLOON



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

USARLO ES ADOPTARLO

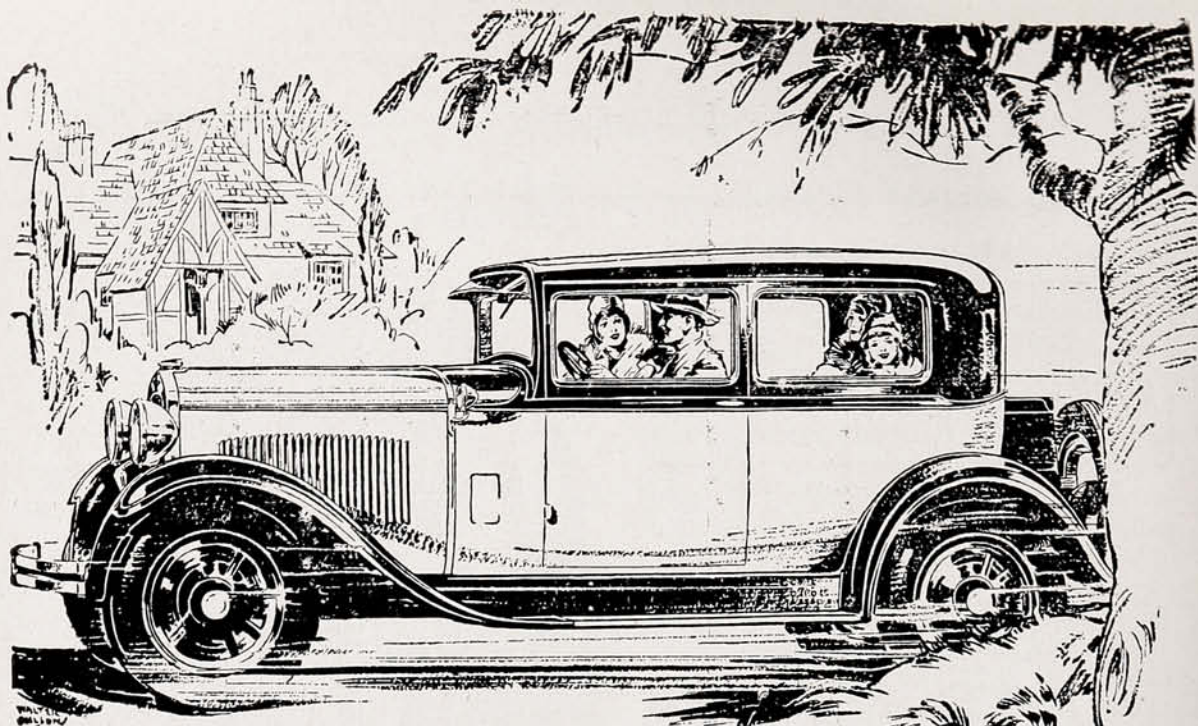
Exíjalo en las casas del Ramo

ficie interior del cilindro, con la que ordinariamente se le confunde, sino el total de pulgadas cúbicas que hay en la distancia recorrida por el pistón. El área que se encuentra encima del punto superior de la carrera del pistón es lo que se llama cámara de compresión.

CINZANO

VERMOUTH





EL BROUGHAM

Paseando cómodamente ...

La carrocería construída de una sola pieza del nuevo Dodge Brothers Seis no solamente es notable por su carácter silencioso, su seguridad y su solidez, pero también por la gran comodidad, que es su característica predominante.

Para asegurar tal comodidad, Dodge Brothers y Walter P. Chrysler han dotado a este automóvil con asientos profundos y bien mullidos, amortiguadores hidráulicos Lovejoy en los cuatro muelles y una estructura perfectamente equilibrada, que es el requisito esencial para la firmeza y la uniformidad de marcha de todo automóvil.

171-S

EL NUEVO DODGE BROTHERS SEIS



PRODUCTO DE LA CHRYSLER MOTORS

BESA Y CIA. LTDA.

DELICIAS 950 - SANTIAGO



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

El vértigo

¡Velocidad! ¡Velocidad!

He aquí el lema de las grandes manifestaciones automovilísticas.

Es el mayor Seagrave quien alcanza en la pista de Daytona la formidable velocidad de 372 kilómetros por horas.

Son los pilotos del Raid de Monte Carlo que se dirigen a los confines de la Europa septentrional y al lejano Oriente.

Es el príncipe de Borbón y sus audaces compañeros quienes llegan hasta el Níger cruzando las extensiones arenosas del Adrar y los países desolados, donde asecha la muerte y la sed.

Todos ofrecen el tributo de su sacrificio al dios Sport y a su tiránica compañera: la velocidad.

Y muchos caen definitivamente.

El americano Lee Bible, en el afán de arrebatar a Seagrave el gran trofeo de su victoria, se mata en la misma playa de Daytona, teatro de prodigiosas hazañas.

El viejo piloto argentino París Giannini, cargado de años y de prestigio, sintió un

día la nostalgia del vértigo de la velocidad, y empuñó el volante por última vez, en el Gran Nacional Argentino, quedando exánime en la tierra, cubiertas de sangre sus sienes encanecidas.

Y será así siempre, mientras exista en el hombre ese impulso valeroso que lo lleva a conquistar el espacio y a devorar-se las distancias.

Lo mejor es seguir derecho

Aunque generalmente la tendencia es de desviar la dirección a la derecha o a la izquierda con el objeto de no ir a chocar contra otro automóvil que vaya por delante de nosotros cuando corremos tal peligro, ya sea por falta de atención del otro automovilista o por algún patinaje de su parte, algunas veces lo mejor es no desviarse, sino disminuir la velocidad y chocar contra él perfectamente de frente. De este modo choca parachoque contra parachoque, y con frecuencia no se hace ningún daño, a pesar de que corra el peligro de entrar en argumentos.

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

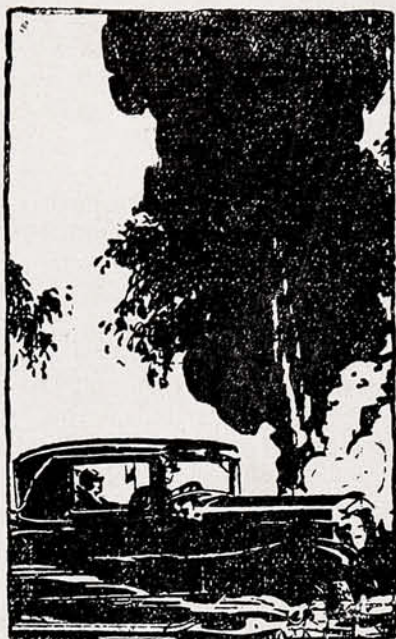
LA MAS IMPORTANTE DEL PAIS

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 3821

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



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.

Un gran negocio para Usted

Contrate hoy mismo un seguro contra riesgos de automóviles en la SOL DE CHILE y la Compañía le pagará las pérdidas por:

INCENDIO, ACCIDENTES DEL TRANSITO, PERJUICIOS A
TERCEROS, GASTOS LEGALES, GASTOS DE TRASLADO.

COMPAÑIA DE SEGUROS "SOL DE CHILE"

Agentes Generales

BUCHANAN, JONES & CIA.

Huérfanos 1160 Casilla 3439 Teléfono 87418

El aceite de oliva y su utilidad

Acaso resulte de interés a los automovilistas que se preocupan por el mal aspecto de sus automóviles, el saber que la opacidad de su pintura puede remediarse hasta cierto grado con la aplicación de aceite de oliva ligeramente adelgazado con gasolina.

Se dice que este método se quejan de

que el aceite absorbe mucho polvo; pero esta objeción desaparece si el propietario tiene cuidado de frotar después con un trapo seco las partes que hayan sido objeto de la aplicación del aceite. El aceite de olivo humedece el acabado y le restituye una parte de su color y lustre primitivos. Y cuanto más se limpie la solución menos polvo se quedará adherido y la pintura lucirá mucho mejor.

LOS GRANDES ARTISTAS



HAN ELEGIDO SIEMPRE LA COMPAÑIA
VICTOR PARA PERPETUAR SU ARTE

Porque saben que la célebre combinación musical de Victorolas Ortofónicas y Discos Victor es la única que reproduce con fidelidad absoluta y con naturalidad maravillosa todas las manifestaciones de la música.

LA NUEVA

VICTROLA

ORTOFÓNICA

M. R.

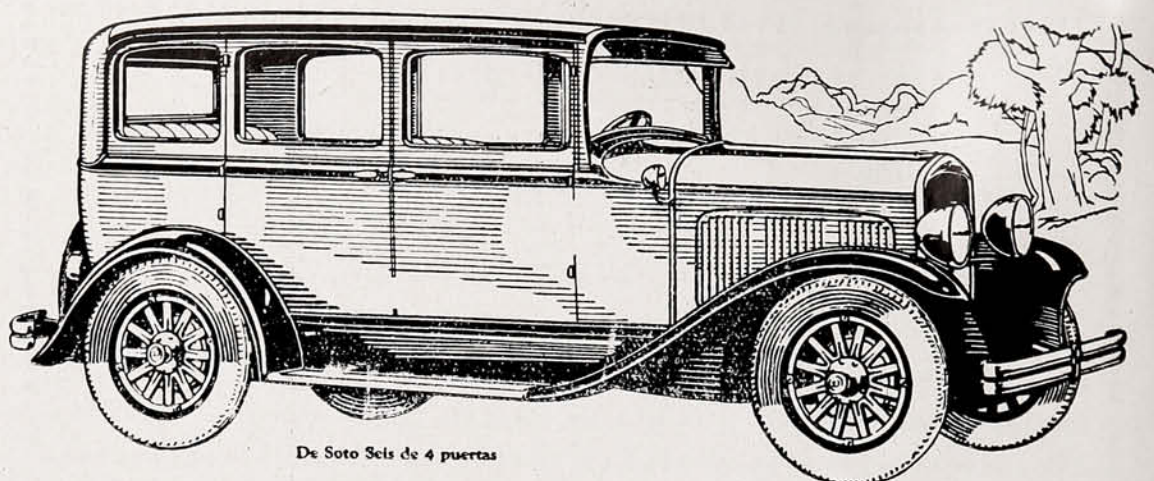
REPRODUCE LAS VOCES DE LOS ARTISTAS
CON EL MISMO REALISMO QUE SI
UD. LAS ESTUVIERA OYEN-
DO EN EL TEATRO

Distribuidores Exclusivos

CURPHEY Y JOFRE Ltda.

SANTIAGO, Ahumada 200, Esq. Agustinas





De Soto Seis de 4 puertas

DE SOTO SIX

De más éxito que cualquier otro automóvil

En toda la historia de la industria, no hay nada que se asemeje al éxito inmediato y aplastante del De Soto Six.

Semejante triunfo nunca se adquiere por casualidad—se obtiene, como en el caso del De Soto Six, como premio a la ejecución de algo extraordinario y único.

BARAHONA, HERMAN Hnos. y Cía.

IMPORTADORES

AGENTES DE SOTO

<u>CIUDAD</u>	<u>NOMBRE</u>	<u>Casilla o Dirección</u>	
Arica	Oliva Alvaro	130	Agente
Iquique	Brenner Enrique	Wilson esq. Baquedano	Agente
Antofagasta	Rueda Víctor	293, Prat 326	Sub-dis.
La Serena	Herrera A. Felipe	Matta 99	Sub-dis.
San Felipe	Quiroga & Aguirre	4	Agente
Los Andes		4	Agente
Valparaíso	Reyes Alberto	415, Yungay 877	Agente
San Fco. de Mostazal	Ríos del C. José		Agente
Rancagua	Redard Eugenio	48, San Martín 438	Agente
Rengo	Bosaans Juan		Agente
Curicó	Cotal & Pezoa	Comercio 2 y 3 Oriente	Agente
Talca	Carrasco Lucio	103	Sub-dis.
Chillán	Andrade Nicasio	90	Sub-dis.
Concepción	Río S. Gmo. del		Agente
Los Angeles	Thibaut Carlos		Sub-dis.
Temuco	Otto Niedmann		Sub-dis.
Osorno	Schuck Ricardo		Sub-dis.
Puerto Montt	Hess Augusto		Agente

U.S. ROYAL

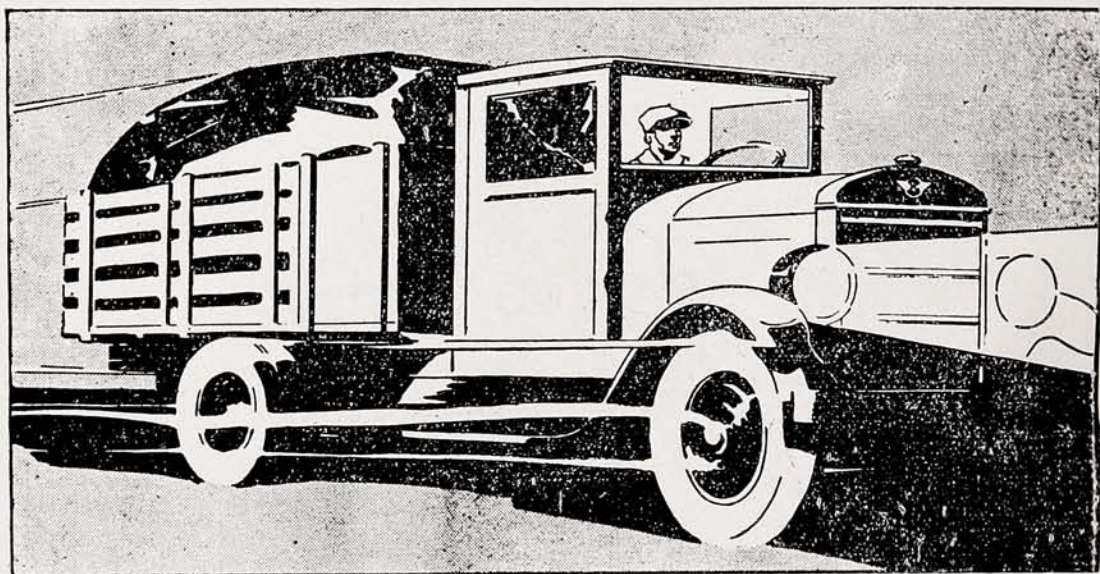
(EXTRA HEAVY)



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

REO^{*}

Camiones Speed Wagon para 93% del Transporte



Los nuevos camiones Speed Wagon de la Reo, mejorados, proveen un chasis resistente para un 93% de todos los requisitos del transporte, tanto de pasajeros como de mercancías.

Los camiones Speed Wagon se construyen en chasis de 13 tamaños con capacidad de carga de 1/2 tonelada, 1 tonelada, 1 1/2 toneladas, 2 toneladas y 3 toneladas.

La extensa variedad de sus cajas

* REO son las iniciales de Ransom E. Olds, uno de los primeros fabricantes de la industria automotriz, uno de los fundadores de la Reo Motor Car Company y actualmente el Presidente de la Junta Directiva de dicha firma.

y carrocerías comprende varios tipos de ómnibus y diseños especiales para ajustarse a casi todos los requisitos comerciales.

Productos de uno de los fabricantes independientes más antiguos y más prósperos en la industria, estos últimos chasis Reo mejorados, para camiones y ómnibus, infunden más confianza que nunca.



REO MOTOR CAR COMPANY

ESCOBAR, GONZALEZ Y CIA. LTDA.

DELICIAS 2136

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, TALCAHUANO, VICTORIA Y AUTO CLUB DE MAGALLANES

FUNDADA EN 1913

AÑO XII

SANTIAGO, (CHILE) AGOSTO DE 1929

N.º 168

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 extrap-
jero 2 dollars



ACONCAGUA



BIO-BIO



CAUTIN



COLCHAGUA



MAGALLANES



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.



TALCAHUANO



TRAIGUEN



TALCA



ÑUBLE



VICTORIA



“Auto y Turismo” cumple un año más

“Auto y Turismo”, con la presente edición entra en su 12º aniversario. Desde la fundación de la revista hemos dado a luz 168 ediciones y en cada una de ellas hay constancia de que hemos cumplido con nuestro programa inicial fomentan-

do el automovilismo en todos sus aspectos.

Nos hacemos un deber en dar nuestros agradecimientos a nuestros lectores, y al comercio cuya eficaz cooperación nos proporciona una sólida base para seguir luchando por nuestros ideales.

Recientemente se ha finiquitado la negociación de compra del establecimiento Miguel Martínez. Ha sido adquirido por la firma Harsseim Sociedad Limitada, radicada desde hace años en Antofagasta.

Los compradores proyectan dar un gran impulso al negocio al cual agregarán la representación de los automóviles Willys-Knight.

* * *

Hemos recibido la primera edición de la revista mensual titulada “Comuna y Hogar” editada por el Ministerio del Interior, como Órgano de las Municipalidades de Chile. La revista es de tamaño 8º, impresa con una sencilla elegancia y en magnífico papel. El material de lectura es de todo interés pues abarca temas relacionados con los problemas de adelanto local, urbanización, tránsito, caminos, higiene, etc. No dudamos que este nuevo órgano de publicación ha de contribuir al perfeccionamiento y modernización de los servicios edilicios de la República.

* * *

En Delicias 2136 han inaugurado su Sala de Exposición de Venta de Automóviles y Camiones Reo los señores Escobar, González y Cía. Ltda.

Se ha ordenado que el tránsito de vehículos en la calle Vergara se haga en lo sucesivo de sur a norte.

* * *

A fin de conservar los pavimentos recientemente contruidos, la Dirección del Tránsito ha dispuesto que los vehículos de carga y de golpe no podrán circular por las calles pavimentadas con asfalto o adoquín sobre concreto.

* * *

EN LA PAGINA 416 DE PRESENTE EDICION INSERTAMOS UNA INTERESANTE ESTADISTICA SOBRE LA CANTIDAD DE AUTOMOVILES DE CADA MARCA QUE SE ENCUENTRAN MATRICULADOS EN SANTIAGO, PROVIDENCIA Y ÑUÑO, HASTA EL 31 DE JULIO ULTIMO. --: --: --: --: --: --:

Se ha anunciado para el día 20 del presente la llegada a Santiago de Mr. George Bauer, de la National Automobile Chamber of Commerce. Mr. Bauer se propone dar algunas conferencias sobre automovilismo exhibiendo películas muy interesantes. El Automóvil Club de Chile festejará este destacado miembro representante del comercio

automovilista unidense.

* * *

La Empresa de los Ferrocarriles del Estado ha resuelto adquirir autocamiones de gran tonelaje para el servicio de transporte de carga a cortas distancias y reparto de éstas a domicilio. Estos servicios abarcarán zonas donde los caminos lo permitan.

(Pasa a la pág. 415.)

El primer Congreso Nacional del Tránsito

Preparación para un futuro Congreso Panamericano.—Todas las municipalidades se harán representar para uniformar la reglamentación.—El Congreso se llevará a cabo entre el 10 y el 20 de Noviembre próximo.

La idea primitiva de la Dirección General de Carabineros, fué convocar a un Congreso Panamericano del Tránsito; pero se consideró que un torneo de tal extensión, sería prematuro y que requería previamente, para su realización, un Congreso Nacional, dentro del cual deberán uniformarse las disposiciones que rigen en el país, en las cuales hay una verdadera anarquía.

En efecto, la reglamentación del tránsito depende de los municipios, y existen, en consecuencia, tantos reglamentos de tránsito como municipios hay en el país. Muchos de ellos contienen disposiciones contradictorias, lo que constituye un quebradero de cabeza para los automovilistas.

Exposición de motivos

Considerando este aspecto del problema, la Dirección General de Carabineros resolvió convocar a un Congreso Nacional del Tránsito.

La convocatoria contiene una exposición de motivos, que será reducida en breve a decreto, y su tenor es el siguiente:

Objeto del Congreso

Artículo 1.º) La Dirección General del Cuerpo de Carabineros de Chile, para la mejor realización de las funciones que le corresponden como entidad encargada de la fiscalización y control del tránsito público en las ciudades y caminos urbanos y suburbanos y caminos rurales, del territorio de la República, ha ordenado llevar a la práctica la organización del **"Primer Congreso Nacional de Tránsito"**.

Art. 2.º) El objeto del Congreso es estudiar y formular principios y recomendaciones que tiendan a solucionar en la mejor forma el problema del tránsito y que sirvan como normas técnicas, administrativas y reglamentarias, para al uniforme aplicación de los principios del tránsito en la circulación de los vehículos en

las calles y caminos en todas aquellas materias que dicen relación con el tránsito público en el territorio nacional, especialmente en la aplicación de medidas de orden económico y legislativo que tienda a una más expedita y provechosa consideración del problema.

Sede

Art. 3.º) El Congreso se realizará en la ciudad de Santiago, entre el 10 y el 20 de Noviembre de 1929, en el local del Instituto de Ingenieros.

Organización

Art. 4.º) La organización del Congreso estará a cargo de un comité ejecutivo compuesto por dos delegados designados por la Dirección General de Carabineros, el Jefe de la Sección Turismo del Ministerio de Fomento, un delegado del directorio del Automóvil Club de Chile y un delegado nombrado por la Visitación General de Intendencias y Gobernaciones de la República. El Comité Ejecutivo designará las personas que actuarán como secretarios generales de la Asamblea.

Art. 5.º) La presidencia honoraria del Congreso y la vicepresidencia honoraria del mismo, corresponderán a Su Excelencia el Presidente de la República y Ministro del Interior, respectivamente.

La presidencia efectiva le corresponderá al señor Intendente de Santiago y la primera y segunda vicepresidencias al señor Director General de Carabineros y el señor Prefecto General de Santiago.

Art. 6.º) El Comité Ejecutivo estará asesorado por comisiones designadas en la siguiente forma:

Comisión de Circulación.

Comisión de Patentes.

Comisión de Seguridad Pública.

Comisión de Tránsito Internacional.

Comisión de Sanciones.

Participantes

Art. 7.º) Pueden ser miembros del Congreso:

a) Las personas designadas por el Gobierno.

b) Los jefes y oficiales que designe la Dirección General de Carabineros.

c) Los delegados que designen las Municipalidades del país, estando las de Santiago y Valparaíso representadas por sus Alcaldes.

d) El jefe del Departamento del Tránsito de Santiago.

e) Las personas que designen la Universidad del Estado y la Católica, el Instituto de Ingenieros, la Prensa, el Estado Mayor General del Ejército y la Dirección General de Obras Públicas.

f) Un representante de cada Asociación o Club Automovilista y de cada gremio o sociedad comercial de rodados.

Art. 8.º) Toda persona que desee ser miembro de este Congreso, debe presentar una solicitud al Comité Ejecutivo, esbozando el trabajo que va a desarrollar. Esta solicitud, de ser aceptada, servirá al interesado como credencial ante el Congreso.

Reglamentación de las sesiones

Art. 9.º) Los trabajos que se presenten al Congreso deben ser remitidos al Secretario General del Comité Ejecutivo Organizador del primer Congreso Nacional del Tránsito, antes del 1.º de setiembre de 1929. Dichos trabajos deberán ser enviados escritos a máquina.

Art. 10) El Comité Ejecutivo designará los miembros que deban componer las diversas comisiones, los relatores que harán la relación de los temas del mismo grupo y las demás personas a las cuales les corresponde intervenir para el mejor éxito de las sesiones que celebre el Congreso.

Art. 11) El Congreso celebrará dos sesiones plenarias, de apertura y de clausura. En esta última los miembros del Congreso se pronunciarán sobre las conclusiones que hayan sido recomendadas por las comisiones respectivas.

Art. 12) En la primera sesión plenaria, los miembros del Congreso elegirán las personas que deban componer las distintas comisiones, para cuyo efecto se de-

signarán cinco personas por cada comisión.

Art. 13) Las instituciones y corporaciones designadas en el artículo 7.º aún cuando estén representadas por más de un delegado en el Congreso, tendrá derecho sólo a un voto. En ese caso, los representantes de la institución darán aviso a la Secretaría del Congreso, de la persona que representará a la corporación en la votación.

Art. 14) Ningún orador podrá hablar más de diez minutos sobre un tema, en las sesiones plenarias. En dichas sesiones los miembros del Congreso se limitarán a aprobar o rechazar las conclusiones, siempre que correspondan a proposiciones de interés general.

Art. 15) Cualquier miembro del Congreso podrá concurrir a las sesiones de las comisiones y si éstas lo solicitan será permitida la presencia de personas extraña al Congreso, siempre que reúna las condiciones de competencia necesaria para ilustrar a las comisiones sobre los trabajos que tengan en estudio.

Art. 16) Las materias del programa ofi- que no hubieren sido reducidas a conclusiones, no podrán ser sometidas a la consideración de las sesiones plenarias del Congreso.

En tal caso, dichas materias quedarán pendientes para otro Congreso que haya de celebrarse, sobre el cual debe pronunciarse la sesión plenaria.

Temas que tratará el Congreso

Circulación:

Normas técnicas de circulación.

Señalización de calles y vías públicas.

Zonas con restricción de tránsito.

Estacionamiento.

Tarifas.

Preferencias de tránsito y tránsito continuo.

Uso de bocinas y señales de alarma.

Circulación de vehículos por carril fijo.

Patentes

Placas.

Patente única.

Patentes de gracias o beneficencia.

Padrón de vehículos.

Seguridad

Velocidad máxima en calles y vías públicas.

Carnets de competencia.
Educación de tránsito.
Mapas de circulación.
Limitación de pasajeros en vehículos de locomoción colectiva.
Reglamentación de garages.
Transportes de materias explosivas.
Expendio de carburantes y lubricantes.
Vehículos a vapor y tracción animal.
Luces y focos.
Tráfico de vehículos de carga pesada.
Horas de carga y descarga.
Circulación de peatones.
Exceso de humo en vehículos de locomoción a vapor (carbón, etc.)
Vehículos en tránsito.

Internacional

Congreso de París de 1926.
Trípticos en Sud-América.
Entrada de vehículos del extranjero.
Carnets internacionales.
Juzgados locales.
Dirección del tránsito.

Financiamiento

Municipalidad de Santiago y
Valparaíso. \$ 5,000

Municipalidades de cabeceras de provincias. 500
Municipalidades de cabeceras de departamentos. 100
Municipalidades de simples comunas. 50
Carabineros de Chile. 5,000
Turismo. 5,000
Clubs o Asociaciones y Comités de rodados. 500
Gremio de rodado. 100
Particulares. 50

Gastos del Congreso

Propaganda. \$ 10,000
Libro del Congreso. 12,000
Festejos. 10,000
Empleados. 6,000

Total. \$ 38,000

Semana del tránsito

Al término del Congreso y aprovechando la estada en Santiago de los delegados de todos los municipios del país, se realizará la Semana del Tránsito, en el curso de la cual se harán diversas demostraciones de métodos de señalización.

(De la pág. 412)

En el Salón de Honor de la Universidad de Chile el diputado uruguayo señor Tochetti dió una conferencia sobre Montevideo. Desarrolló un tema muy interesante y ameno, exhibiendo vistas luminosas y dando a conocer las bellezas de su país.

* * *

La Municipalidad de Santiago ha autorizado al Departamento del Tránsito para efectuar el control de los carnets de competencia cada cinco años, en vez de hacerlo cada año, salvando el derecho de someter a los pilotos a control y examen cada vez que el Departamento los sorprenda cometiendo alguna infracción a los reglamentos o hayan ocasionado algún atropello o accidente.

* * *

Se ha organizado una Sociedad cuya finalidad es encargarse de la defensa de los comerciantes en el ramo de Automóviles y Accesorios. Los socios de esta or-

ganización son los señores Gustavo de la Cerda Plaza, Jorge Aguayo Blaitt y Luis Rodríguez Marambio. Se ha establecido el sistema de circulares al comercio automovilista comunicando los nombres de los clientes inescrupulosos y demás actividades relacionadas con las actuaciones judiciales.

* * *

Hemos recibido la visita del señor Manuel Basten Silva, propietario del Servicio de Ambulancia para Automóviles Accidentados "El Condor". Este servicio cuenta con un camión equipado con una grua para el traslado del automóvil accidentado y con toda clase de accesorios y repuestos que sean necesarios para prestar servicios.

El señor Basten está acumulando gran número de abonados, que mediante el pago de una suma mensual fija, tienen derecho a hacer uso de los servicios de la Ambulancia.

La Estadística del Automóvil

Es bien sabido que la estadística es el estudio que tiene por objeto espresar en números, cuadros o tablas de los hechos a fin de poder hacer deducciones y comparaciones.

Existe una Oficina Central de Estadística que atiende estos servicios abarcando todas las actividades nacionales bajo todos sus aspectos; pero el detalle del movimiento automovilístico no es considerado. Solo lo toma en su aspecto general sin entrar a detallar las marcas, la nacionalidad, la potencia, de los automóviles que se intrducen al país.

Para el comercio esta estadística tendría una importancia incalculable, pues esa sería una forma para darse cuenta de la cantidad de vehículos de cada marca, conocer en qué Municipalidad están y relacionar la población y el kilometraje con la cantidad de automóviles inscrito. Para el estudio de la cuestión caminera es importante porque les permitiría conocer cuales son las zonas donde el automóvil está más difundido, poder relacionar el censo de pasadas por los puentes y caminos y por último poder calcular con exactitud los peajes que sea necesario establecer.

Hoy por hoy, nadie sabe cuantos automóviles hay en Chile. Una revista norteamericana hace llegar en 1.º de Enero último a 23,000. Esta cantidad ha sido formada basándose en cálculos aproximados que bien pueden estar lejos de la realidad.

A fin de probar cuan interesante es la estadística del automóvil, nos hemos tomado personalmente la ardua y laboriosa tarea de hacer el computo por marcas de los vehículos matriculados en 1929 en Santiago y comunas vecinas, cómputo que publicamos a continuación.

En cada una de nuestras ediciones próximas insertaremos el movimiento mensual indicando cuántos automóviles de cada marca se matriculan en cada Municipalidad.

Desgraciadamente esta importante información solo podemos darla, por aho-

ra, referente a Santiago; nuestro deseo habría sido abarcar todo el país, pero hay dificultades que vencer debido a que no existe una reglamentación gubernativa que ordene a las Municipalidades a enviar los datos que se persiguen.

El Automóvil Club de Chile al conocer la estadística que insertamos a continuación ha dirigido una nota al Ministerio del Interior rogando que se dicte un decreto por el cual se ordene a las Municipalidades a enviar datos estadísticos del automóvil a la Oficina Central de Estadística.

Matrícula de vehículos motorizados empadronados en la Municipalidad de Santiago

Automóviles particulares

Ford	1.201
Chevrolet	633
Buick	414
Chrysler	384
Hudson	375
Essex	348
Dodge	274
Fiat	224
Studebaker	222
Nash	187
Packard	176
Pontiac	165
Chandler	161
Cadillac	117
Whippet	114
Rugby	111
Citroen	86
Oldsmobile	59
Oakland	59
Renault	55
Willys Knight	54
Plymouth	50
Lincoln	47
Protos	40
Auburn	38
De Soto	35
Marmon	31
Graham Paige	28
Overland	26

Erskine	20
Jordan	20
Durant	20
Hupmobile	20
Gray	18
Minerva	17
Yellow Cab.	16
Austro Daimler.	15
Panhard	10
Delage	10
Alfa-Romeo	9
Paige	9
Itala	8
Opel.	8
O. M.	7
Lancia	7
Jewett	6
Chalmers	6
La Salle	6
Armstrong	4
Cole	4
Dort	4
Mercedes	4
Velie	4
Reo	4
White	4
F. N.	4
Owen Magnetic	4
Winton	4
Locomobile	4
Bianchi, Delaunay, Hotchkiss, Mitchell, Peerless, Peugeot, Rolls-Royce, Scripps- Booth, Tatra, Ansaldo, Morris, Sun- beam.	3
Berliet, Clement-Bayard, Dorris, Dela- haye, Hispano, King, Maxwell, National, Westcott, Wolseley, Mercer, Romer, Tal- bot, Vauxhall.	2
Abbot, Amilcar, Adler, Bugatti, Charron, Chenard-Walcker, Columbia, Davis, De Dion, Farman, Franklin, Haynes, Interna- tional, Issotta, Horch, Jeffery, La Buire, Lexington, Liberty, Lorraine, Kentaur, Martini, Mathis, Mac Farlan, Moon, Na- pier, Pathfinder, Premier, Rochet-Schnei- der, Republic, Singer, Spa, Unic.	1
Hasta el N.º 16,718.	
Total de autos particulares en Santia- go hasta el 31 de Julio de 1929.	6,077

Automóviles de alquiler

Ford	923
Chevrolet.	223
Rugby	24

Dodge	15
Whippet	13
Essex	10
Pontiac	6
Gray	3
Chrysler	2
Durant	2
Overland, Nash, Studebaker, Chandler, Citroen, Hudson, Buick, Columbia, Ply- mouth.	1
Hasta el N.º 20,136.	
Total de autos de alquiler hasta el 31 de Julio de 1929.	1,221

Autobuses

Ford	206
Brockway	205
Republic	126
Chevrolet	19
Studebaker	16
United	15
Dodge	11
Federal	2
International	1
Saurer	1
Protos	1
Total de autobuses hasta el 31 de Ju- lio de 1929	603

Autocamiones

Ford.	1,342
Chevrolet	552
G. M. C.	176
Dodge	136
Republic	37
White	33
Renault	32
Saurer	21
Brockway	20
Citroen	17
Fiat	15
Austro Fiat	9
Federal.	9
United	8
Morris	7
International	7
Wichita	6
Dennis	5
Sentinel	5
Kelly	4
Studebaker	4
Protos	4
Mack	4
Buick.	4

Berliet	4
Whippet	4
Latil, Mann, Moreland, Opel, Gray.	3
Chrysler, Hupmobile, Spa, Chandler, King, Riker, Albion, Foden, Hispano, Overland, O. M., Paige, Rugby, Willys-Knight, Minerva.	2
Pierce-Arrow, Martini, Standard, Georges-Roy, Pontiac, Cole, Gracefort, Davis, Brasier, Bussing, Chalmers, Plymouth, Reo, Mercedes, Benz, Kominick, Scripps, Twin-City, Garford, Essex, Indiana, Adler, Clement, Continental, Rollfix, Peugeot, DKB, Goliath, Lancia, Delahaye, Manchester, Leyland, Mitchell	1
Hasta el N.º 25,935.	
Total autocamiones hasta el 31 de Julio de 1929	2,534

MUNICIPALIDAD DE ÑUÑO A

Particulares

Ford	126
Buick	37
Essex	34
Dodge	31
Hudson	29
Chrysler	28
Chandler	23
Studebaker	16
Chevrolet	15
Citroen	13
Cadillac	11
Nash	10
Fiat	10
Pontiac	8
Packard	5
Oldsmobile	5
Whippet	5
Jordan	5
Overland	5
Oakland	4
Renault, Hupmobile, Willys-Knight, De Soto, Lincoln	3
Graham-Paige, Plymouth, Lancia.	2
Premier, Auburn, Maxwell, Gray, Durant, Franklin, King, Cole, De Dion, Austro Daimler, International, Spa, Singer, Stutz, Opel, Delage, Bianchi, Peerless, Jeffery	1
Hasta el N.º 10,592.	
Total particulares hasta el 31 de Julio de 1929	463

Autocamiones

Ford	148
Chevrolet	72
G. M. C.	17
Republic	11
Dodge	8
International	3
Brockway, White Studebaker, Whippet	2
Mercedes, Hudson, Austro Daimler, Oldsmobile, Dooza, Saurer, Bianchi, Berliet, Hotchkiss, Mann, Protos, F. W. D., Reo, Garford, Ruggles, United, Chandler, Citroen, Maxwell Moon, Issotta	1
Hasta el N.º 18,965.	
Total autocamiones hasta el 31 de Julio de 1929	288

MUNICIPALIDAD DE PROVIDENCIA

Particulares

Ford	103
Buick	49
Chevrolet	42
Hudson	38
Essex	34
Dodge	27
Nash	26
Chandler	22
Chrysler	20
Fiat	19
Studebaker	18
Pontiac	15
Citroen	12
Whippet	8
Oakland	8
Packard	7
Graham-Paige	6
Opel	6
Erskine	5
Renault	4
Oldsmobile	4
Rugby	4
Willys-Knight, Peugeot	3
Panhard, Lincoln, Armstrong, Protos, Cadillac, Voisin, Itala, Plymouth, Hupmobile, León Bollée Morris.	2
Presto, Austro Daimler, Delage, De Soto, Jewett, Abbott, O. M., Minerva, Jordan, Talbot, Marmon, Franklin, Mercedes, Crossley, Benz, Paige, Gray, Lozier, Cole, Owen-Magnetic, Overland, Winton, Pullman, Adler, Maxwell, Austin, Scripps-	

Booth, La Salle, Morris, Marquette, Auburn 1

Autobuses

Brockway 16
Republic 8
Renault 1
Studebaker 1

Autocamiones

Ford 104
Chevrolet 36
G. M. C. 10
Dodge 9
Citroen, Republic. 3
International, White. 2
Overland, Austro Daimler, Protos, Fiat Sentinel, Dennis, Whippet, Gray, Rugby, Cadillac, Pierce-Arrow, Riker, Pontiac, Brockway 1

Alquiler

Ford 5
Chevrolet 2
Essex 1
Hasta N.º 11,765.

RESUMEN GENERAL

Santiago

Particulares 6,077

Alquiler 1,221
Autobuses 603
Autocamiones 2,534 10,435

Ñuñoa

Particulares 463
Autocamiones 288 751

Providencia

Particulares 539
Autobuses 26
Alquiler 8
Autocamiones 183 756

Total 11,942

Estos datos que proporcionamos son oficiales porque han sido tomados de las mismas reparticiones encargadas de estos servicios.

La cantidad de automóviles en circulación en Santiago es, en realidad mayor, porque en ella no están incluídos los autocamiones del Ejército y de la Municipalidad debido a que no se encuentran matriculados.

Mensualmente seguiremos publicando el movimiento de las inscripciones indicando la cantidad de automóviles por marcas que se empadronen en las Municipalidades.

Se está organizando la Sociedad Dueños de Garages

Se ha enviado a los dueños de Garages una circular en la que se esponen diversas razones de orden económico y social para formar la Sociedad de Dueños de Garages.

La finalidad es producir la Asociación, la defensa mutua y la fraternización.

Se consulta un sistema de informes sobre el carácter comercial de la clientela, datos que se proporcionarían mutuamente entre los asociados; la defensa jurídica organizada en tal forma que los miembros de la Sociedad no tengan necesidad de recurrir a estraños para sus cobranzas y litigios; levantar el espíritu y la moralidad vindicando la mala idea que existe en el público sobre los garages; llevar una nómina de los choferes de Santiago y abrir la Bolsa de Trabajo para la colocación de

empleos; crear una cooperativa para la importación de repuestos; uniformar los precios por obra de mano para evitar la ruinosa competencia y otros puntos de importancia.

Firman la circular los señores: Carlos Landoff, José Lafose, Federico Ledermann, Gustavo Neveu, Manuel 2.º Gamboa, Emilio Houber, Griño, Carlos Cerda, Alcides Russi, Mateo Gladina G. Manuel Sánchez G, Horacio Morales, Leoncio Quezada, Luis Contreras, Luis A. López, Antonio Moreno, Víctor Alvarez, Nicolás Hocire, Luis Berteau Tuget, José Morales, Luis Verdugo, Delfín Miranda, Angel Guerrero, Emilio Gadan, Demetrio Contreras, L. Retamales, Federico Fuentes N. Pedro Dodds, Luis A. Reyes, Manuel Basten, David Basten.

Se inauguró la Exposición Fiat

Los importadores de los automóviles Fiat en vista del incremento de sus negocios y con el objeto de atender en mejores condiciones a su clientela, decidieron instalarse en un nuevo local en Avenida de las Delicias N.º 1486.

El local es amplio y de una elegancia sobria, magníficamente alumbrado. Su ubicación corresponde a la concentración de casi todos los importadores de automóviles que han escogido la Avenida de las Delicias, por ser ella la más elegante y de mayor movimiento de nuestra capital.

La inauguración del local de la exposición Fiat el sábado 13 de Julio último, dió motivo a una verdadera fiesta social. Estaba presente un grupo numeroso de invitados, miembros del Cuerpo Diplomático, autoridades, comerciantes en automóviles y representantes de la prensa.

El señor Hugo Petitbon, uno de los socios de la firma atendió, como sabe hacerlo, a los visitantes mostrándoles los modelos de los automóviles Fiat en exhibición.

El conjunto de automóviles era numeroso, pues se exhibían allí una colección de automóviles de los modelos 520, 521 y 525 que construye la fábrica en Torino.



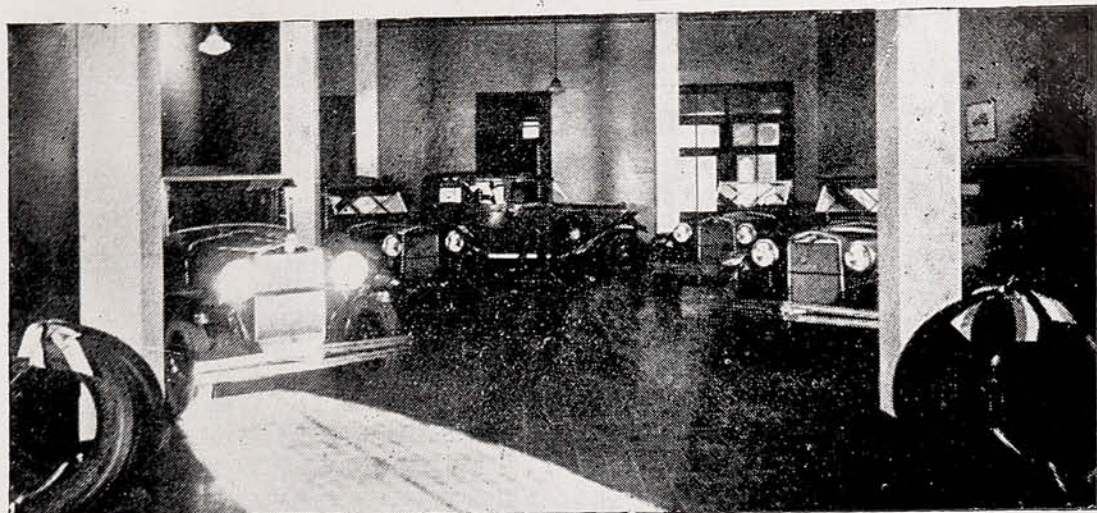
Señor Hugo Petitbon, socio de la firma Reiser, Petitbon y Cia., importadores de los automóviles Fiat.

Nos llamó poderosamente la atención la presentación de los autos; sus líneas modernas netamente americanizadas y el acabado fino de las carrocerías.

El modelo 521 de 6 cilindros, el resultado de una experiencia conseguida a través



El frente de la Casa Reiser, Petitbon y Cia., importadora de los Fiat.



El Salon de Ventas Fiat

de las pruebas más severas, de un proceso de selección y de investigaciones llevadas a cabo con rigor científico y utilizadas hasta las máximas posibilidades. De donde se deriva que el nuevo coche reúne todas las virtudes de los modelos precedentes y mejora las partes susceptibles de perfeccionamiento.

Esto como mirada de conjunto. Si descendemos a los detalles haremos notar que el Fiat 521 es un amplio coche de siete asientos con todas las cualidades y refinamientos de elasticidad que se han afirmado espléndidamente en el modelo afín 520 de 4-5 plazas.

El motor de dos litros y medio de cilindrada une a las características propias de los seis cilindros las especiales cualidades de robustez y de línea propias de la producción Fiat. Es un motor creado por la misma técnica que ha construido los moto-

res de aviación con los cuales la Fiat ha batido gloriosamente algunos records mundiales. El arte del carroceros se deriva de la combinación de un sentido delicado de lo señorial con el del uso a que la carrocería es destinada. Obtener de los múltiples elementos que componen la figura de una carrocería el acuerdo armonioso del total y de los detalles no, es trabajo para todos.

Cómo la carrocería Fiat ha adquirido la supremacía con la pura y sensible medida de los colores y de sus aplicaciones lo atestigua toda estética industrial de estos tiempos. El 521 viene a traer una demostración superior de esta tradición. A la armonía perfecta de sus líneas corresponde la clásico de cada entonación. La finura de cada parte es el distintivo de su aristocracia. La constancia de un método, ha sido no sólo mantenida, sino superada.

El segundo aniversario de la firma Brusadelli y Manni

El 1.º del presente se verificó en los salones de venta de los señores Brusadelli y Manni un banquete que los socios de la firma ofrecían a su personal de agentes, empleados, colaboradores, y operarios con el objeto de celebrar el segundo aniversario de la iniciación de sus actividades comerciales.

Los asistentes eran más de 240 entre los que figuraban distinguidas personas de

nuestro mundo social, automovilista y miembros de la prensa.

Pocas veces habíamos asistido a una manifestación más simpática, pues la fiesta transcurrió en un ambiente de franco buen humor y camaradería.

A los postres hizo uso de la palabra el Secretario General de la firma señor Ulises Herrera agradeciendo la presencia de los invitados y poniendo de relieve los brillantes éxitos comerciales de ambos socios.

¿Dominarán los motores con ruedas motrices adelante?

En vista de los rumores que corren acerca de que uno o más fabricantes de automóviles americanos vienen trabajando ahora en un coche con la transmisión a las ruedas delanteras, resulta interesante el pronóstico hecho por Eric Hodgins, conocido ingeniero en el ramo de automóviles, en la revista "Youth's Companion".

Hablando de la industria de automóviles, Mr. Hodgins dice lo siguiente:

Se aproxima otra importante transformación, la que entrañará en sí misma los desarrollos más notables que se han registrado en la industria.

Los automóviles, en tiempos no muy lejanos, tendrán las ruedas motrices adelante.

Esta transformación es inevitable. Es tan segura como el correr de los tiempos y no hay un solo fabricante hoy día que ignore esto y que no venga preparándose para ese cambio. Cuatro razones se juntan para hacer que el automóvil de transmisión a las ruedas delanteras sea el que se imponga para el futuro:

Será más veloz.

Será más seguro.

Será más liviano.

Será más bajo.

La actual transmisión de las ruedas de atrás, a la que estamos tan acostumbrados no es, después de todo, sino un arbitrio. Cuando los automóviles tomaron su forma actual se comprendió perfectamente que la fuerza debía ser aplicada al punto más próximo de donde se generaba. El problema que hasta ahora ha tenido perplejos a los ingenieros de la industria, es aquel de transmitir la fuerza del motor a un juego de ruedas que tiene que ser volteado hasta un ángulo de cuarenta y cinco grados para permitir la dirección, sin estorbar ni la transmisión de aquella fuerza ni la eficacia de la dirección. Fué un problema análogo con el que tropezaron y resolvieron los que idearon, hace pocos años, los frenos en las cuatro ruedas. Para la transmisión de la fuerza a las ruedas delanteras el problema es más arduo,

pero parece que su solución está próxima. En verdad ya existen algunos automóviles con ruedas motrices delanteras, pero se les considera como coches de ensayo. Dentro de 5 años de ese acontecimiento, los coches con ruedas motrices atrás parecerán tan raros como ahora parecería un modelo Pope o Stanley de 1902.

La transmisión a las ruedas delanteras será más segura porque evitará muchísimos accidentes ocasionados por el patinaje. El eje trasero de los automóviles en el futuro sólo tendrá el objeto de soportar el peso y los frenos.

Razones análogas harán que el coche marche más rápidamente. La menor distancia para la transmisión de la fuerza a las ruedas, significará que habrá menos rozamiento, mayor eficacia y, por consiguiente, más fuerza efectiva aplicada a las ruedas. La ligereza de peso se logrará mediante la supresión o modificación de la combinación usual de juntas universales, tubos que soportan el esfuerzo de torsión, ejes primarios y diferenciales, a que estamos acostumbrados ahora. En lo tocante a economía, eso es un corolario de lo que ha sucedido anteriormente, sabrán sacar partido de eso.

El último punto, o sea el de la suspensión más baja, tendrá efectos interesantes. Por supuesto contribuirá a la mayor seguridad, ya que mientras más bajo sea el centro de gravedad de un coche, menor es su vuelque. El extremo posterior es de gran firmeza y hay menos probabilidades de que el obstáculo actual para obtener un centro de gravedad más bajo, a despecho de las muchas alteraciones ingeniosas que ya se han llevado a cabo. Las buenas carreteras, sin desigualdades, permiten ahora una suspensión más baja de lo que era anteriormente, pero con la supresión del extremo posterior anticuado, se podrán hacer aún mayores adelantos en este sentido.

Volviendo a referirse a la transmisión de la fuerza a las ruedas delanteras, Mr. Hodgins dice: Trascendentales como son

Nos visita el señor George F. Bauer

Durante los días 20 a 24 del presente mes de Agosto permanecerá entre nosotros el señor George F. Bauer, Secretario del Comité de Exportación de la Cámara Nacional de Comercio de Automóviles (National Automobile Chamber of Commerce).

La N. A. C. C. como se la llama en los Estados Unidos es una corporación que tiene por objeto preocuparse de la investigación, y divulgación de asuntos que tienen relación con el transporte motorizado y representar a la industria automovilística en todas las materias donde la cooperación sea necesaria, eficiente y económica.

El programa, es, pues, muy amplio y abarca todas las actividades de la industria bajo todos sus aspectos.

Son miembros de esta Cámara 35 fabricantes de automóviles y 38 de autocamiones y 15 de autobuses lo que corresponde a la casi totalidad de la industria.

La presencia de Mr. Bauer tiene, pues, una especial significación porque viene en calidad de embajador de la manufactura norteamericana.

Durante los días que permanecerá el señor Bauer en Santiago tendrá oportunidad de dictar tres conferencias en castellano sobre tópicos automovilísticos, que ilustrará con la proyección de películas.



El señor George F. Bauer

El Automóvil Club de Chile ha confeccionado un programa de festejos para atender a tan destacado miembro de la industria automovilística.

"Auto y Turismo" se complace en darle la bienvenida y en desearle un brillante éxito en la gira que realiza.

todos estos cambios, no son los únicos. Hemos pronosticado que las formas y modelos de las carrocerías han de cambiar y junto con estos cambios vendrá otro aún: la presentación de nuevas ideas en el trazado y construcción de carrocerías, y estos, indudablemente, se mejorarán en lo futuro.

¿Y en lo tocante a los motores?—Veremos también grandes cambios. Los motores son ahora más pequeños de lo que solían ser, pero infinitamente más potentes. Por cada cinco o diez libras de su propio peso, desarrollan ahora un caballo de fuerza. Los motores funcionan ahora con

mayores velocidades. El promedio ha subido en los últimos años de dos mil a cuatro mil revoluciones por minuto y llegará, probablemente, a un punto más alto. La compresión (esto es la presión en el cilindro antes de que se efectúe la explosión), es más alta y subirá más en el curso de los años.

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

Actualidades industriales en el mundo automovilista

Estractamos de diversas revistas de automovilismo algunos datos interesantes relacionados con el movimiento de la industria automóvil.

Muchas son las empresas cuya producción en mayo último excedió a la de abril, a pesar de haber registrado entonces sendos "records" mensuales. Veamos los totales alcanzados por alguna de ellas en el mes precedente:

Ford, 200,903; Chevrolet, 160,895; Chrysler Corporation (incluyendo Dodge Brothers), 77,082; Plymouth, 17,464; Nash, 12,117; Graham Paige, 11,677; Reo, 4,453; Durant, 10,094; Pierce Arrow, 1,563; y Peerless, 807.

En los coches baratos, en cambio, el aumento ha sido bastante apreciable. La Ford Motor Company produce ahora más de 9,000 unidades diarias, término medio, y al Chevrolet casi 7,000.

La demanda de coches de todo género se mantiene activísima, alcanzando un nivel de más de 600,000 unidades mensuales.

* * *

Una reciente estadística del departamento de Comercio de los Estados Unidos estima en 32.098,584 el número de automóviles que circulaban por el mundo el 1.º de enero último, el 77 por ciento de cuyo total correspondía a la Unión.

La estadística comprende a 52 países distintos, ocupando, por supuesto, el primer lugar los Estados Unidos; el segundo, Gran Bretaña; el tercero, Francia; el cuarto, Canadá; el quinto, Alemania; el sexto, Australia, y el séptimo, la Argentina. A esta última nación se le asignan 310,905 unidades de toda clase.

En 1928 se fabricaron en el mundo entero unos 5.300,000 automóviles, de los cuales 4.700,000, aproximadamente, correspondieron a la Unión y 600,000 a todos los demás países productores, en conjunto. Después de las empresas norteamericanas fueron las de Francia y Gran Bretaña las que más coches produjeron en dicho año —200,000 unidades, más o

menos, en cada una de esas dos naciones—, seguidas por la de Alemania (72 mil) e Italia (60,000).

* * *

En la última guerra mundial murieron 50,604 soldados de los Estados Unidos. En los últimos diez años murieron en este país 184,544 personas por causa de los automóviles, lo que da un promedio anual de 18,454 víctimas. Sin embargo, como el índice de los muertos por dicha causa aumenta año a año, puede decirse, no hay duda de que en la próxima década aquel total será ampliamente excedido. Hace varios años que la estadística de accidentes mortales acusa cifras anuales superiores a 20,000, con un "record" de 27,288 en 1928 (de los cuales 2,165 en las pasos a nivel ferroviarios). En la mayoría de los casos las víctimas fueron descuidados peatones que, muy a menudo, suelen cruzar las calles y avenidas en momentos inoportunos o en sitios no habilitados para tales cruces.

* * *

El "Marquette", que es el "companion" del Buick de 1929, como ya lo hemos manifestado anteriormente, ha despertado mucho interés entre el público, que ha comenzado a formular sus pedidos en proporciones muy halagüeñas.

* * *

H. P. Gilpin, "export manager" de la Durant Motors, acaba de iniciar una excursión de estudio y observación por Europa y América del Sur.

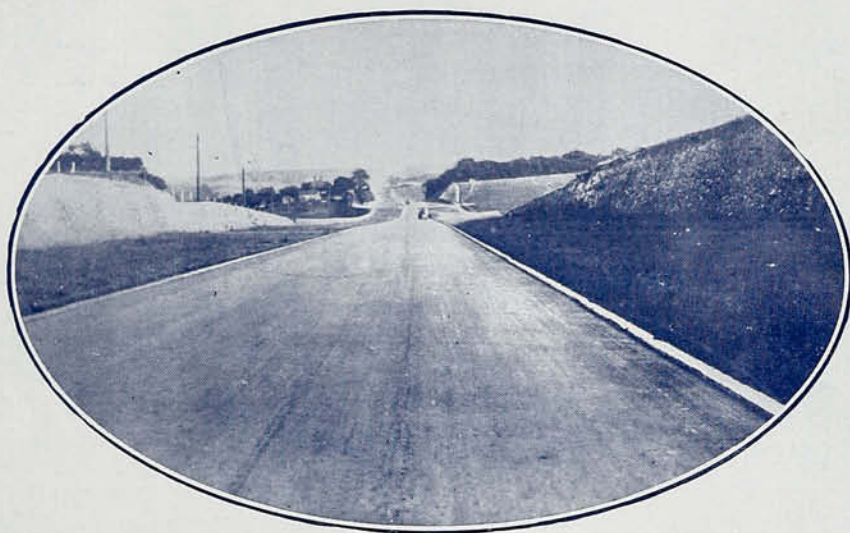
* * *

Un importante contrato acaba de ser firmado entre el gobierno de Rusia y la Ford Motor Company, por el cual el primero se compromete a comprar a la segunda, en un plazo de cuatro años, automóviles y productos de la citada empresa por un mínimo de 30.000,000 de dólares.

Este contrato, que ha entrado en vigor

En todo el mundo los mejores caminos estan
pavimentados con

MEXPHALTE



WATLING STREET, DARTFORD, KENT.
PAVIMENTO DE «MEXPHALTE» (Sistema Penetración)

SHELL - MEX CHILE LTD.

SUCESORES DE

ANGLO MEXICAN PETROLEUM CO. LTD.



Producido por nuestro exclusivo proceso de destilación al vacío y a baja temperatura, y refinado bajo la supervigilancia de nuestro cuerpo de expertos químicos, el Aceite Lubrificante «ENERGINA» llega al automovilista directamente de una Organización productora y distribuidora de renombre mundial.

Su alta calidad ha hecho acreedor al Aceite Lubrificante «ENERGINA» a la aceptación general del mundo automovilista, y hoy se encuentra extendida su venta a través de todo el país en todos los garages y casas del ramo de importancia.

USE:
“ENERGINA”

Para el funcionamiento perfecto del motor del automóvil

SHELL-MEX CHILE Ltd.

Sucesores de

ANGLO-MEXICAN PETROLEUM CO. LTD.

el 1.º de junio, tendrá una duración de 9 años. De acuerdo con las cláusulas del mismo, la Ford Motor Company construirá en Rusia dos grandes talleres, cuyo costo respectivo será de 7.000.000 y 10 millones de dólares. Ya ha partido para aquel país una delegación de ingenieros y técnicos de la empresa para iniciar los trabajos de construcción de esos dos talleres.

* * *

M. André Citroen, prestigioso fabricante francés de automóviles, cuya fábrica es la que hoy produce más coches en Europa —por cuyo motivo ha sido apodado el “Henry Ford de Francia”—, ha manifestado recientemente que, no obstante los esfuerzos desplegados por los principales industriales y hombres de negocios de Europa, es imposible por ahora constituir una organización capaz de lucha con la industria automotriz unidense, no sólo en los mercados latinoamericanos, asiáticos, africanos y australianos, sino en los mismos europeos; donde aquéllos están seriamente amenazados de perder el control que hasta ahora habían conseguido mantener.

M. Citroen manifiesta que los grandes fabricantes de Europa habían adoptado el sistema norteamericano de la fusión de varias entidades en asociaciones colectivas con el fin de unificar, ampliar y abaratar la fabricación conjunta, con apreciables economías en los gastos y mayores beneficios. En estos últimos dos años se han producido numerosas fusiones de esta índole en Francia, Inglaterra, Alemania e Italia. Esto a mejorado, sin duda, la capacidad productiva y económica de la industria europea; más, a pesar a pesar de ello, no puede esta última aun competir satisfactoriamente con la norteamericana, ni en precios ni en calidad.

La producción “en masa” es la que ha permitido a los fabricantes de la Unión alcanzar el gigantesco nivel actual de sus operaciones industriales y comerciales, primeramente en la cantidad, y luego, en la calidad, merced a los grandes progresos técnicos realizados por sus admirables organizaciones que hoy sirven de modelo a los europeos.

Cuando un hombre de los conocimientos y condiciones de M. Citroen reconoce en términos tan claros y netos el grado



Un carabiniere que dirige el tránsito en Santiago vestido con impermeable blanco para hacerse más visible durante las oscuras noches de invierno

de perfección alcanzado por la industria norteamericana del automóvil y su enorme superioridad sobre la de Europa, hay que rendirse ante la evidencia, aunque haya todavía algunos espíritus ofuscados que sólo quieren reconocer numéricamente esa superioridad, y no también cualitativamente, como lo es sin la mínima duda.

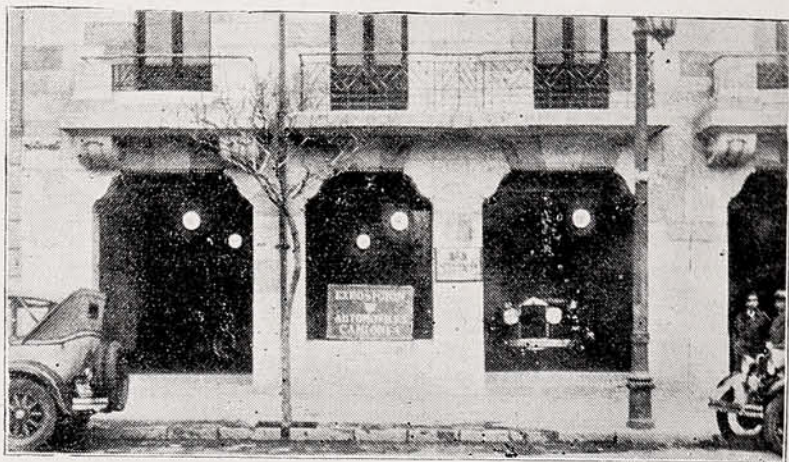
Una antigua marca vuelve a nuestro mercado

Dos antiguos automovilistas, los señores Antonio Escobar W. y Aliro González A. se han asociado para dedicarse a la importación de los automóviles y camiones marca Reo. (1)

Han instalado su salón de ventas y exposición en la Alameda de las Delicias N.º 2136, arteria urbana donde se ha concentrado casi todo el comercio automovilista. El local, aunque no muy espacioso está instalado con gusto y tiene capacidad para varios automóviles.

Los señores Escobar y González son sobradamente conocidos en nuestro mundo automovilista para que insistamos en sus personas. Son dos hombres fogueados en el negocio y lo conocen bajo todos sus aspectos. La experiencia que han adquirido los ha inducido a elegir una representación adecuada bajo todo punto de vista

(1) Reo corresponde a las iniciales del fundador de la Fábrica Mr. R. E. Olds.



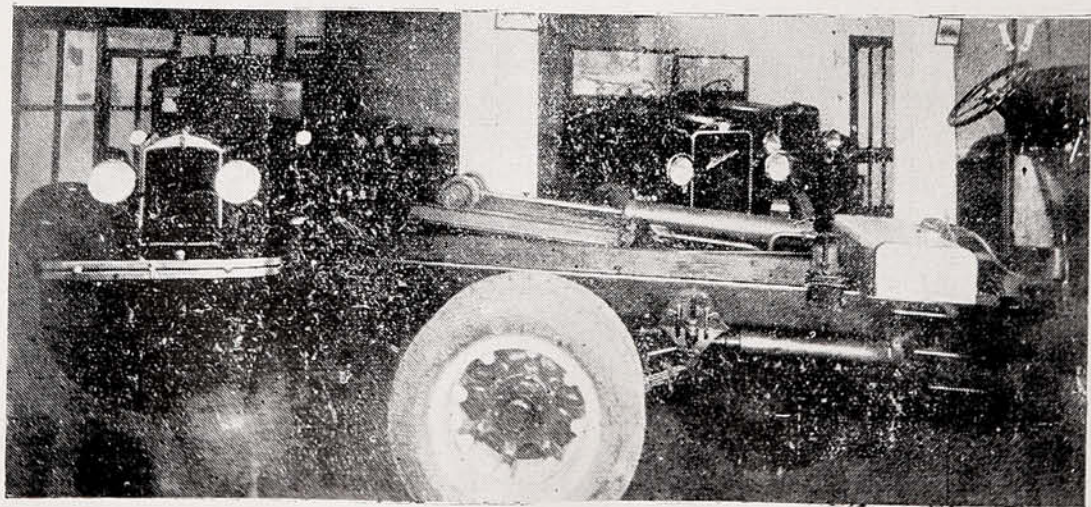
El local de exposición de los automóviles y camiones Reo.

y están en condiciones de poder entregar al público automóviles y camiones modernos y de gran eficiencia.

La marca Reo es una de la más antiguas de América, la fábrica fué fundada el año 1904. En los Estados Unidos goza de gran prestigio. En la República Argentina está sumamente difundida y ha logrado imponerse ante la competencia de otras marcas.

El día de la inauguración del local de los señores Escobar y González se exhibían tres chasis de camión y dos coches.

Entre los coches llamó la atención del



Interior de la Sala de Ventas de los Reo

El Circuito Lasarte fué corrido el 25 de Julio en San Sebastián

Obtuvo el triunfo el piloto francés Chiron en un Bugatti

El Automóvil Club de Guipuzcoa organizó este año el Circuito de Lasarte, circuito que comprende 692 kilómetros 600 por caminos. Como en esta época del año los balnearios europeos están atestados de turistas, la carrera atrajo la atención de miles de personas que tenían interés en presenciar la lucha entre los ases del volante del continente.

Es digno de mencionarse que entre los pilotos que tomaron parte figuraba el chileno Zanelli, al lado de Chirón, Phillipe, Lehoux, Prochek y varios otros.

Al iniciarse la carrera ocuparon los primeros puestos Chirón, Phillipe y el chileno Zanelli. En la segunda vuelta Zanelli había logrado el segundo lugar después de Phillipe. En la tercera Zanelli encabezaba el lote. En la quinta Phillipe pasó a Zanelli quien estaba solo a tres segundos de Chirón que lo perseguía. Así siguió desarrollándose la carrera con diversas alter-



Llegada de Chirón en la carrera del Circuito de Lasarte

nativas, retirándose algunos corredores por averías, bajo unas condiciones adversas.

Nuestro compatriota fué batido en las últimas vueltas, pues logró imponerse Chirón que hizo el recorrido de 692 kms. 600 m. en 5 horas 56 m. 6 s. Phillipe ocupó el segundo lugar en 6 h. 2 m. 59 s. y tercero Lehoux en 6 h. 4 m. 18 s.

En esta prueba corrida en la misma fecha del año pasado correspondió el triunfo a Chirón también, pero el tiempo de ahora fué desmejorado en 36 minutos.

público el modelo Río Flying Cloud - The Mate, que será el automóvil de batalla. Es un automóvil de excelentes condiciones, precio bajo y de un mecanismo perfecto, sólido y lujoso en su estilo.

El motor es de seis cilindros en L, la cilindrada de 3,518 litros, cigüeñal con siete descansos, amortiguador al cigüeñal, avance automático, embrague de discos sencillos, distancia entre ejes 2 m. 92 cm., eje posterior semi-flotante, relación de multiplicación 4,45 a 1, frenos hidráulicos a las cuatro ruedas.

Los autocamiones son denominados por la fábrica "Speed Wagons" y los hay de diversas capacidades: el Standard de 1½ tonelada, el Master de 2 T, Heavy Duty de 3 T y los chasis "Utility" y "Senior"

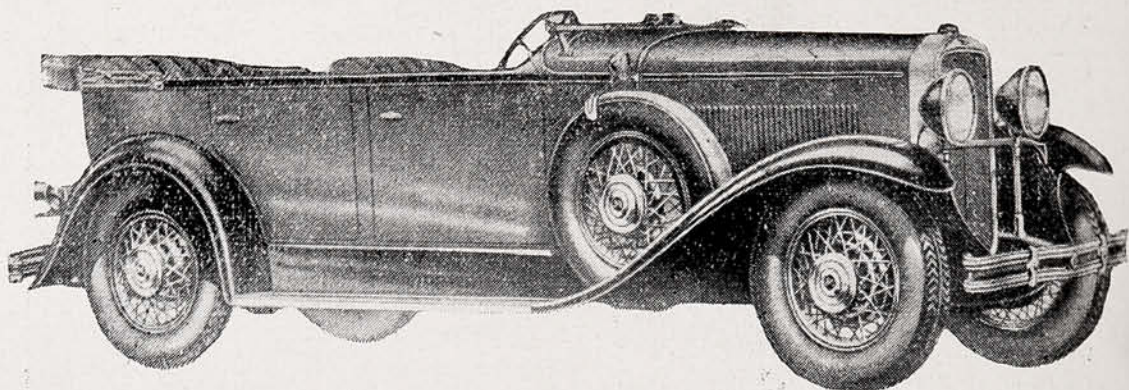
para autobuses. Hay en los camiones ciertas características que los hacen individualizarse entre sus competidores: 4 velocidades adelante, 4 frenos hidráulicos de diseño Reo, motor de 67 HP. con cigüeñal contrabalanceado de 7 descansos y el block de Función Cromo Nickel que asegura una duración 7 veces mayor que la corriente a los cilindros.

Hay chasis para muy diversas aplicaciones: para carga corriente, para volteo, para buses de más o menos pasajeros; rápidos y liviano para reparto rápido, en fin su línea cubre las necesidades del 93% del servicio de carga en autocamiones.

Muy buena impresión nos produjo el examen de estos chasis y no dudamos que encontrará un fácil mercado.

EL MARQUETTE

Nuevo producto de la Buick



Faetón «de luxe» Marquette

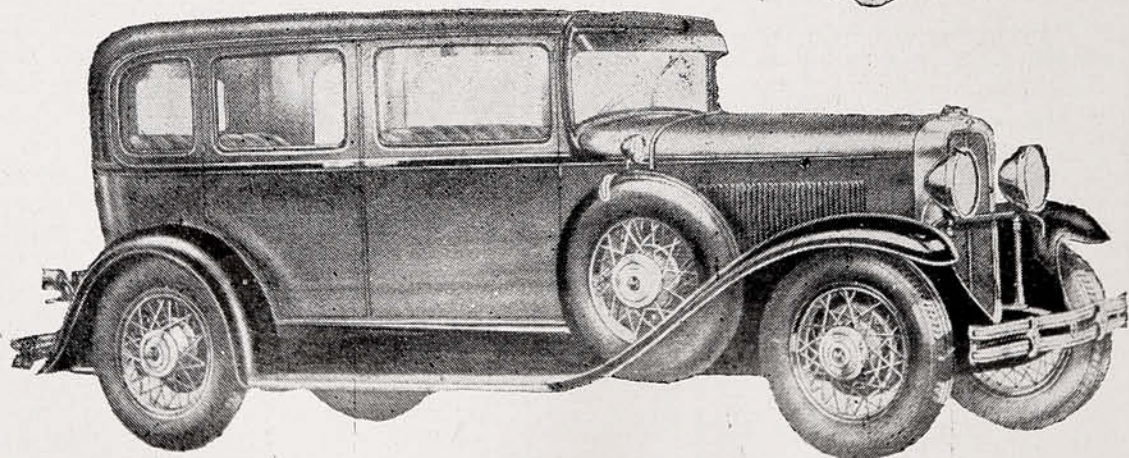
A principio de Julio llegó a Chile la primera partida de los automóviles Marquette, producto elaborado por la Buick. Esta fábrica ha seguido la tendencia de la industria unidense lanzando modelos chicos y livianos, que son los preferidos por los compradores del mundo entero.

El Marquette corresponde a la categoría de automóviles de precio mediano. Se ofrece con seis estilos de carrocerías.

Su motor es del tipo llamado de culata en L, con cigüeñal equilibrado de cuatro cojinetes e instalación de cuatro puntos

con aisladores de caucho en todos los soportes del motor. Todos los detalles de su construcción, desde el enfriamiento con regulación termostática, hasta la cadena de distribución silenciosa, es sumamente moderna, y comprende muchos detalles no comunes a los automóviles de su precio.

El embrague es el disco único seco; el cambio de marcha es de tren de piñones desplazables de tres velocidades; el puente trasero es de construcción semiflotante con caja de acero prensado tipo banjo, y



Sedán «de luxe» Marquette, 4 puertas

Para los socios del Automóvil Club de Chile que viajen al extranjero, hay facilidades y ventajas especiales

Como es sabido, el Automóvil Club de Chile, tiene su reconocimiento y personalidad internacional y puede, por lo tanto, acogerse a los beneficios que otorga la Asociación Internacional de Automóviles Clubs Reconocidos, con asiento en París.

Juzgamos interesante detallar esas ventajas que otorga nuestra primera institución automovilística nacional.

El socio del A. C. C. que desee viajar por Europa recibe una Carta de Presentación, cuyo facsimil insertamos en esta página.

Con esta carta se le entregará una lista de los mejores hoteles en los principales países de Europa Central, hoteles recomendados y reconocidos por la Asociación Internacional, con la seguridad de ser magníficamente atendido.

Además tiene derecho a rebajas en el alojamiento y alimentación hasta de un 25%.

La lista de los hoteles varía cada año y la Asociación Internacional pone en manos del socio la última lista con todas las indicaciones del caso. Se publica en cinco idiomas.

ASSOCIATION INTERNATIONALE
des
AUTOMOBILE-CLUBS RECONNUS
8, Place de la Concorde - Paris



Carte de Présentation

délivrée à

membre de

domicilié à

valable jusqu'au **31 Décembre 1939**

délivrée par

(nom du Club)

le

Le Président :

T. S. V. P.

Facsimil de la carta de presentación

el diferencial tiene un sistema de lubricación muy eficaz.

El chasis es más ancho en el frente que atrás, y está montado en largos resortes semielípticos, con amortiguadores hidráulicos Lovejoy en el frente y atrás. Los frenos son mecánicos de expansión interna en las cuatro ruedas.

Las carrocerías son de Fisher, muy cómodas, lujosas y elegantes. Todos los herrajes exteriores tienen enchapado de cromo, y los interiores son de un estilo especial. Las características generales son:

Distancia entre ejes, 2.90 m., número de cilindros 6, diámetro 79.37 mm., ca-

rrera 117.47 mm., cilindrada 3.49 lit., compresión 5.2 a 1, fuerza según fórmula S.A.E. o R.A.C. . . 23.44 H.P., fuerza efectiva 67 1/2 H.P. a 3.000 R.P.M., cabida de depósito de gasolina 60.56 lit., cabida para aceite del motor 5.68 lit., ruedas, de diámetro 46 cm., aros, tamaño 18 x 4, neumáticos 28 x 5.25/18, presión de los neumáticos. . 32 lb. por pulg. cuadr., trocha en el frente 56 1/2" 1.44 m., trocha atrás 1.45 m., altura mínima en el eje delantero 20 cm., altura mínima en el eje trasero 20 cm., radio de virada (derecha e izquierda) 19.3 pies 5.87 m., reducción del puente trasero 4.545 a 1.

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

DE NUESTROS LECTORES

Señor Director:

Siempre leo con sumo interés cada una de las ediciones de Auto y Turismo y en mi deseo de cooperar con mis ideas, he resuelto dirigirme a Ud. sobre temas automovilísticos que considero interesantes.

He oído decir que el invento del acumulador del padre jesuita Almeyda está hoy día en manos de los yanquis. Cuando apareció este extraordinario invento los españoles se volvieron locos de entusiasmo, los franceses suspendieron la construcción de un ferrocarril para esperar utilizar el acumulador Almeyda; los alemanes tomaron a su cargo la financiación del negocio y poco después pasó a poder de los norteamericanos.

Parece que el invento del acumulador es más importante de lo que uno se imagina.

Si los yanquis lo lanzan al mercado mundial produciría una verdadera hecatombe en las industrias porque el automóvil con motor a explosión pasaría a segundo término, destruyendo y anulando así miles de millones de dólares que están invertidos en la industria automovilística.

Se me ocurre, señor Director, como una divagación que los norteamericanos con su vista comercial de largo alcance están preparando secretamente la transformación de los medios productores de la fuerza lo que traerá como consecuencia una evolución gigantesca sin límites que asombrará al mundo.

La bencina pasará a la historia, las velocidades serán incalculablemente más altas.

* * *

Con motivo de la inauguración del Congreso Nacional del Tránsito sería muy interesante que se estudiara y resolviera el asunto relacionado con las patentes municipales que pagan los automóviles. Un automóvil que ha sido comprado en 20 mil pesos le corresponde pagar patente de primera clase y debe pagar patente de esta misma clase durante todo el tiempo que

el automóvil exista. Considero que esto no es justo, porque el automóvil se va desvalorizando a medida que se usa y que pasa el tiempo. Después de cinco años de uso, los \$ 20,000 primitivos pagados por él representan apenas \$ 5,000, porque hay que considerar que la máquina tiene que estar deteriorada y que las líneas de la carrocería están anticuadas debido a los nuevos modelos que aparecen todos los años.

Lo justo y equitativo sería que al renovar la inscripción cada año se rebajase un 20% de su valor primitivo para los efectos de la clasificación de la patente.

* * *

Es regla de cortesía y urbanidad sacarse el sombrero para saludar. Cuando se cruzan en la calle, en un camino o en una curva dos automovilistas conduciendo sus respectivos automóviles, es muy peligroso sacarse el sombrero para saludarse mutuamente. Para maniobrar en una curva se utilizan ambas manos para hacer girar el volante y hace falta otra mano más para llevarla a la cabeza. Es complicado y peligroso. Estimo señor Director, que bastaría hacer una seña, una sonrisa agradable, o una venia para cumplir con este deber de urbanidad.

* * *

Me cargan los ciclistas, señor Director. Ha visto Ud. un vehículo que moleste más al automovilista que un ciclista? Nunca se sabe de dónde va a surgir, qué dirección va a tomar. Como el ciclista tiene un fuerte porcentaje de peatón se permite frecuentemente a marchar en contra del sentido del tránsito y tiene el arte de culebrar entre las ruedas de los autos y en muchas ocasiones le pasan las ruedas por encima y el infeliz queda amontonado cerca del diferencial.

Un ciclista debe tener carnet de competencia y debe conocer la reglamentación del tránsito urbano.

Saluda a Ud. atentamente.

O. T. A. U.

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



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 Larrachea, Alberto Carmora, Javier Gumucio V.,
 Manuel Barahona, Enrique Kaulen

SESION ORDINARIA No. 28 DE JUNIO 26 DE 1929.

Se abrió la sesión a las 18.45, bajo la presidencia del señor Heiremans, con asistencia de los Directores Sres. Barahona, Blurton, Kaulen, Cruz, Gumucio, de Larrachea y Concha y del socio Sr. Alejandro Gumucio.

Constitución del Directorio.—El Sr. Barahona hace indicación que estando ya constituido definitivamente y reintegrado el Directorio, consideraba oportuno que se enviara una nota a todas las Instituciones del país y extranjeras poniendo en su conocimiento su composición. Aceptado.

Agrupación de Entidades.—El Sr. Concha considera que ya sería oportuno, que se estudie la manera de agrupar en torno del "Automóvil Club de Chile", las demás entidades similares del país, para que la Institución sea en breve tiempo, lo que verdaderamente está llamada a ser. Que la unión con todas las demás era perfectamente factible y que podría estudiarse la manera de dar este paso.

El Sr. de Larrachea dijo que ya se había hablado con todas en forma extraoficial, haciéndoles conocer ese propósito y que se podría hacer un llamado por correspondencia, indicándoles los beneficios que les aportaría estar dentro de nuestra Institución. Que estimaba que esas Instituciones de provincias podrían formar parte de la nuestra con cierta autonomía en su mane-

jo, lo que se les debería hacer saber, para que no hubieran errores de apreciación.

El Sr. Cruz hace indicación en el sentido de que se les debe pedir una ratificación sobre su afiliación al "Automóvil Club de Chile".

El Sr. Presidente considera que sería oportuno que se les envíe una nota preguntando el número de socios que tiene cada una, para ofrecerles enviar el mismo número de Estatutos y Reglamentos.

Resuélvese en definitiva, enviar una nota a cada una de las Instituciones de provincias, informándoles del propósito del "A. C. de Chile", preguntándoles del número de socios, de la forma en que está compuesto el Directorio y hablándoles sobre su afiliación a nuestra entidad.

Cantina.—El Sr. Gumucio da cuenta que ha estudiado la avaluación que de los enseres hace el Concesionario y llega a la conclusión de que eso no vale más de \$ 11.500 exceptuando la caja registradora.

Se acordó ofrecer por ellos la cantidad de \$ 10.000 y dispensándole las deudas que tiene pendientes con la Institución.

Se levantó la sesión a las 19.30 horas.

Oscar Concha.
 Secretario.

Amadeo Heiremans.
 Presidente.





Asistentes a la 2.a comida mensual de los socios del Automóvil Club de Chile, verificado en el Club de la Unión el Miércoles 7 de Agosto

SESION EXTRAORDINARIA DE JUNIO 21 DE 1929

A la hora de costumbre, presidiendo el Sr. Heiremans y con asistencia de los señores Barahona, de Larraechea, Gumucio, Cruz y Concha y del abogado de la Institución Sr. Rossel, inicióse la sesión extraordinaria para tratar de los Reglamentos.

Actas.—Leída, fué aprobada el acta anterior.

Correspondencia.—El Sr. de Larraechea dijo, que era conveniente que en cada sesión se leyera una minuta sobre el movimiento de correspondencia en forma extractada, con el objeto de no alargar la cuenta. Así se resolvió.

Concesionario.—Antes de tratar los Reglamentos, se resolvió tratar del Concesionario. El abogado Sr. Rossel manifestó que faltaba en el contrato establecer el árbitro arbitrador que habría evitado muchas molestias y que consideraba que el Club en caso de no llegar a un acuerdo fácil con el Concesionario, debería dirigirse a la Cámara de Comercio, llenando allí las formalidades de comparendo, etc. El Sr. Gumucio, dijo que se había citado para hoy al Concesionario y que no había concurrido, pidiéndosele la lista de los precios y facturas de las instalaciones de la cantina. También mocionó en el sentido de que se indague si en la actualidad el representante del Concesionario, tiene poder general y que en tal caso se podría tratar con él, proponiéndole adquirir a precio razonable, lo que el Club convenga de las instalaciones y luego rescindir el contrato.

Se resolvió hacer buscar al Concesionario para obtener dicho informe.

El Sr. de Larraechea hizo moción en el sentido de que se nombre una Comisión compuesta por los Sres. Gumucio, Concha y Rossel, con amplias facultades para que traten y resuelvan este asunto. Aceptado.

Aviso al Boletín del Tránsito.—El Sr. Presidente dió cuenta del pedido de un aviso hecho por el Boletín del Tránsito. El Sr. de Larraechea dijo, que el aviso que se le podría dar en caso de que ello favoreciera y cooperase con el tránsito. El Sr. Concha dijo que tratándose de un asunto particular, como lo era dicha publicación, consideraba que no valía la pena hacer ese gasto, por ser inútil esa propaganda. Se resolvió no aceptarlo.

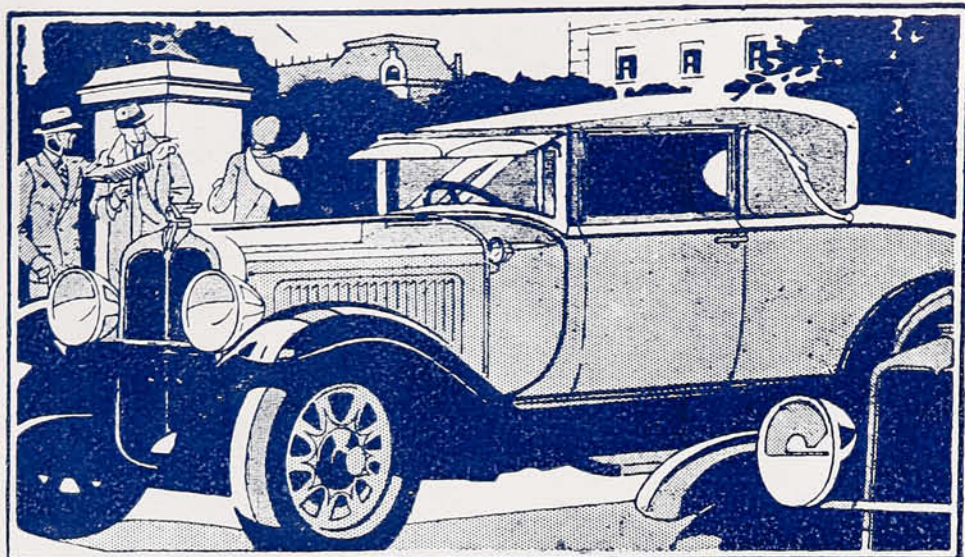
Invitación al Príncipe Luis Fernando de Prusia.—El Sr. Cruz hizo indicación en el sentido de que consideraba oportuno que la Institución invitase a S. A. el Príncipe Luis Fernando de Prusia, a beber una copa de Champagne, en el local de la Institución para el día Martes a las 17 horas y que se le hiciera invitación en nombre del Directorio, a los socios por medio de los diarios. Aceptado. Se resolvió que el Pro-Secretario invitase al Príncipe para el día indicado, en nombre del "A. C. de Chile".

Reglamentos.—Se pasó a estudiar los Reglamentos que deberían tratarse en la Asamblea General del día 24, quedando aprobado.

Se levantó la sesión a las 21.15 horas.

Oscar Concha.
Secretario.

Amadeo Heiremans.
Presidente.



Diseñado especialmente para ofrecer Más velocidad... Más lujo



**El automóvil que en el
menor tiempo ha con-
quistado el mayor
número de adeptos.**

LOS que desean un coche mejor, más grande, más agradable, que les dé mayor prestigio, lo tienen ahora; la General Motors lo concibió para ellos! Es el espléndido Pontiac, el Gran 6, el coche que ofrece ventajas extraordinarias dentro de precios ventajosísimos.

Se ha aumentado el recorrido y el diámetro de sus cilindros. Su poderoso motor que desarrolla 57 H.P. efectivos le permite mayor pique y velocidad. Y esto con un consumo de nafta y aceite muy bajo.

Sus frenos poderosos en las cuatro ruedas le dan ese comando seguro que su velocidad acrecentada necesita.

Vea al agente más cercano, pídale una demostración y vendrá también Ud., a engrosar el número de los entusiastas del Pontiac.

PONTIAC
El GRAN 6

BRUSADELLI & MANNI

Una nueva **Champion** **MEJORADA** *para cada tipo de motor*

Con estas características
exclusivas las Bujías
Champion se imponen en
calidad y ventas

1 Aislador exclusivo de silimanite—un adelanto tan importante sobre todos los aisladores anteriores como lo es la silimanite sobre la porcelana. Construido científicamente para adaptarse a cualesquiera condiciones de la construcción mecánica más avanzada.

2 Un nuevo glaseado de silimanite que permanece prácticamente inmune a los efectos del carbón y depósitos aceitosos aun a las más altas temperaturas.

3-4 Nuevas juntas perfeccionadas de cobre macizo que, conservando todas las ventajas de la construcción de dos piezas, permanecen completamente a prueba de escapes aun con la alta compresión de los motores de hoy día.

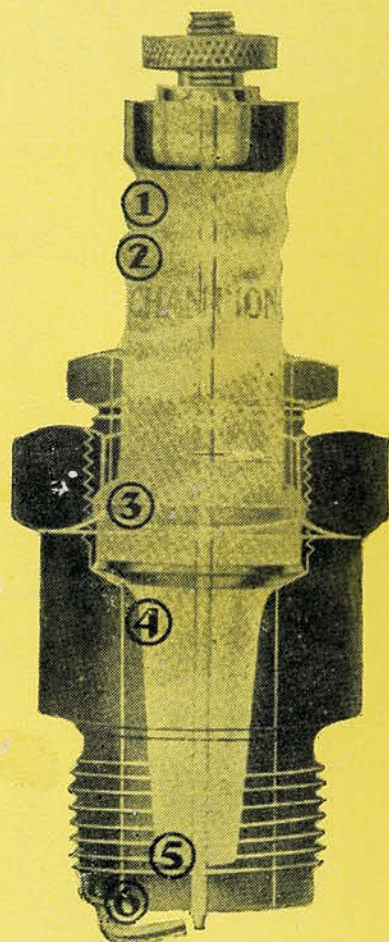
5-6 Electrodo de aleación especial, muy mejorados que resisten las picaduras y el recalentamiento; su diseño científico asegura una chispa de intensidad máxima y un salto de chispa uniforme bajo cualesquiera circunstancias.

La preferencia mundial por las Bujías Champion es fruto de su superioridad manifiesta—de su adaptabilidad a los motores de supercompresión moderna.

Vd. puede vender las Bujías Champion con buenos beneficios. Se mantienen grandes existencias en lugares convenientes del mundo para ayudar a Vd. a servir con prontitud a sus clientes.

La calidad superior y los precios módicos de las Bujías Champion aseguran un negocio continuo año tras año.

Si no mantiene Vd. existencia de Bujías Champion en la



actualidad, escriba Vd. en solicitud de
nuestro Plan de Ventas, catálogos y precios

CHAMPION
SPARK PLUG CO.

ÚNICOS DISTRIBUIDORES PARA CHILE
CARLOS ORREGO & CIA. LTDA.
SANTIAGO

SESION ORDINARIA No. 29 DE JUNIO 3 DE 1929.

Se abrió la sesión a las 18.10, bajo la presidencia del Sr. Heiremans, con asistencia del Vice Sr. Barahona y de los Directores Sres. Kaulen, de Larraechea, Gumucio, Barahona Manuel y Concha.

Actas.—Se leyeron y aprobaron las actas del 21 y 26 de Junio.

Local.—Al plantearse el tema sobre el local de la Institución, ya sea para la adquisición de una quinta, en donde se pueda organizar toda clase de entretenimientos para los asociados, el Sr. Kaulen manifiesta que previamente debe resolverse la verdadera orientación de la Institución. Cree también que para dar mayor amplitud al local actual, se podría suprimir la cantina y buscarse un lugar más céntrico para que en él funcione únicamente la Secretaría.

El Sr. Manuel Barahona dice que existen en la actualidad varios Clubs de índole deportiva, en donde figuran muchos de los socios del "Automóvil Club de Chile". Agrega que tiene la seguridad de que en un principio, gran parte de los socios aceptarían la idea de tener un lugar de esparcimiento, pero que luego no concurrirían ni se preocuparían de resolver el problema del pago y de los compromisos que la Institución se echaría encima al adqui-

rir un local que demandaría gastos crecidos.

El Sr. Presidente considera que por diversas razones, muchos socios se borrarían de nuestro Club si se adquiriese una propiedad con fines de esparcimiento y que esa idea, aparte de ser mal vista, llevaría al fracaso seguro a nuestra entidad.

El Sr. Gumucio sostiene que la adquisición de un local en la forma esbozada, podría ser un aliciente más para los socios y el Sr. de Larraechea dice que debería suprimirse la cantina dejando un local habilitado para el funcionamiento de la Secretaría.

El Sr. Presidente dice que en muchos Clubs similares que ha visitado en distintas ciudades, no existe servicio de cantina. En Bruselas, por ejemplo, y en Buenos Aires, las Instituciones se han limitado a

prestar sus servicios a los automovilistas en forma amplia. Por eso sostiene, que lo que debe buscarse es el beneficio directo de los asociados obteniéndoles las mayores franquicias, que es a lo que debe tender la finalidad y acción del "A. Club de Chile". Por otra parte, habría que resolver cual es el verdadero carácter de la Institución: si es social o es de ayuda efectiva para los automovilistas interesados

El Tesorero del Automóvil Club de Chile ruega a los señores socios, que deseen evitarse la visita del cobrador, enviar por correo un cheque cruzado a la orden del Automóvil Club de Chile, Casilla 3320, por el valor de la cuota. A vuelta de correo se les remitirá el recibo correspondiente. --: --: --: --:

\$ 100 de Premio al que adivine

¿CUAL ES LA PALABRA QUE TIENE 7

CONSONANTES Y UNA SOLA VOCAL?

Las soluciones deben enviarse por carta antes del 10 de Setiembre a esta Revista. Casilla 3319.—Santiago.—En caso que lleguen varias soluciones iguales se sorteará entre ellas el premio de \$ 100.—asignando \$ 80. al 1.º y \$ 20. al 2.º.



Asociación de Automovilistas de Victoria

VICTORIA

Presidente

Marco A. Huerta.

Secretario

Alejandro Baeza.

Tesorero

Pablo Fellmer.

en subsanar los problemas y dificultades del Tránsito.

El Sr. Manuel Barahona agrega, que cuando la Asociación de Automovilistas perdió el derecho de entrada a los parques, se borró más de la mitad de los socios y que si en la actualidad nuestra institución tiene más de 800 asociados, es únicamente por las facilidades que se han obtenido y no por el servicio de cantina.

El Sr. Raúl Barahona dice que ha quedado comprobada a inutilidad de la cantina, ya que se ha hecho todo lo posible por darle vida y no se ha obtenido éxito. Que el asunto del local debería ser estudiado y resuelto por la Comisión que correspondía cuando ésta sea designada.

Termina el Sr. Manuel Barahona diciendo, que por todo lo espuesto considera, que lo más práctico para dejar facilidad a la solución definitiva del problema del local, es que el contrato que se suscribe con el Concesionario, debe estipular que, en caso de rescisión del mismo por causas determinadas, autoriza al dueño de la Concesión para retirar todos sus útiles y existencias de cantina sin mayores inconvenientes. Que se estipule el pago de quinientos pesos de luz y demás gastos que le corresponden y que se designe también el árbitro arbitrador.

Circular.—Dióse lectura a una circular para las asociaciones de Provincias.

A este respecto, el Sr. de Larraechea habla de la labor de algunas entidades como la de Ñuble y otras. Explica que el propósito de la nota, es llevar a las Instituciones de provincias la convicción de que deben preocuparse por hacer obra efectiva y práctica.

Después de diferentes opiniones manifestadas por todos los Directores, se acordó

dejar sin efecto la nota y llevar a efecto una sesión extraordinaria para tratar este asunto.

Cobrador.—Al leerse la carta del Cobrador, que pide el aumento del 5 al 8%, de la comisión de su cobranza, el Sr. Barahona dice que la cobranza puede hacerse por medio de los cobradores de diversas Casas Comerciales.

El Sr. de Larraechea informa de lo conversado con el Sr. Alejandro Gumucio, sobre el propósito de efectuar la cobranza directamente por medio de los Bancos, pero, que no se podía llevar a la práctica por estar espresamente prohibido por la Superintendencia de Bancos. Agrega que de acuerdo a lo resuelto anteriormente, es el Sr. Tesorero quien debe resolver este asunto y que al Cobrador se le puede contestar que si antes le convenía la cobranza de 2.500 pesos al 8%, con mayor razón ha de convenirle ahora en 8.000 pesos al 5%.

Banquete.—Informado el Directorio sobre la invitación que hacen algunos delegados en homenaje a S. E., el Sr. Kaulen dice, que por intervenir en ello ciertas personas, tiene la convicción de que el asunto así encarado tiene aspecto comercial de particular interés para los mismos.

El Sr. Barahona Raúl agrega que el Directorio en representación de la Institución debería concurrir al banquete del Club de la Unión, al que asistirá lo más representativo de la industria, banca y comercio y que a los peticionantes se les puede contestar que el Directorio ha resuelto asistir al Club mencionado.

El Sr. Barahona Manuel dice que la Institución por muchos motivos, debe estar presente en este acto. Se resuelve que el



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.

Directorio concurrirá en masa en representación de la Institución.

Autódromo.—El Sr. de Larraechea ha-
ce uso de la palabra para informar que
sabía de fuente insospechable que la Di-
rección General de Aeronáutica había re-
suelto construir un autódromo en los Ce-
rrillos y que ello constituía una grata no-
ticia para nuestra entidad. Con tal moti-
vo el Sr. Concha mocionó que se enviase
una nota de felicitación a la Dirección Ge-
neral de Aeronáutica, en nombre de nues-
tra Institución. Así se resolvió.

Solicitudes.—Se resolvió mandar im-
primir las nuevas solicitudes de socios. Fue-
ron también aprobadas las siguientes:

Señores: Roberto Hurtado Olea, David
Rodríguez Dueñas, Balilla Venturelli, Os-
car Gaete Fagalde, Manuel Herrera Parra,
Gabriel Alamos Santa Cruz, Eleodoro
Matte Ossa, Alberto Ytier Dupré, Luis
Ytier Dupré, Alejandro Rouret Lira, Fran-
cisco Tagini Minola, Guillermo Perry Mos-
coso, Enrique Anglada Puig, presentados
por el señor Ulises Herrera.

Sres. Arturo Gutiérrez Tezanos Pinto
y Pedro Mira Morandé, presentados por
el señor Carlos Morel.

Sr. Camilo Marks Lefrein, presentado
por el señor Juan Chiminatto.

Sres. José Aracena Aguilar, Rodolfo Ci-
fuentes Venegas, Mauricio Schwartzmann,
presentados por el señor Juan Chiminatto.

Sr. Hermógenes de la Cerda, Carmela
de la Cerda Plaza, Jorge Labarca More-
no, presentados por el señor Raúl Bara-
hona V.

Sr. Juan Dagorret B., presentado por
el señor Oscar Concha.

Sr. Pedro Oesterholm Schenk, presen-
tado por el señor Rodolfo Muermann.

Separación de socios.—Se acordó sepa-
rar a lo siguientes socios de acuerdo con
los Reglamentos sobre cuotas: Emilio
Errázuriz L.; Hugo González A.; Julio A.
López A.; Ismael Silva Urzúa y Alfonso
Sutil Prieto.

Al levantarse la sesión a las 20.30 ho-
ras, el Sr. Presidente deja constancia del
agrado con que ha recibido la vuelta del
Sr. Manuel Barahona al seno del Direc-
torio.

Oscar Concha.
Secretario.

Amadeo Heiremans.
Presidente.

SESION ORDINARIA No. 30, DE JULIO 10 DE 1929.

Se abrió la sesión a las 18.10, bajo la
presidencia del Sr. Heiremans, con asis-
tencia de los Directores Sres. Barahona
Raúl, Blurton, Barahona Manuel, Kaulen,
Gumucio, de Larraechea y Concha y del
socio Sr. Alejandro Gumucio.

Acta.—Se leyó y aprobó el Acta de la
sesión anterior.

Banquete.—El Sr. Presidente deja cons-
tancia de que el Directorio no pudo con-
currir al banquete que se ofrecía en el Club
de la Unión a S. E. el Presidente de la Re-
pública, como estaba dispuesto, por no
haber cubiertos disponibles al hacerse la
inscripción, pero que se envió una nota-
adhesión al Presidente del Club de la

Asociación de Automovilistas de Talcahuano

Casilla 180.—TALCAHUANO



Presidente	José Maritano
Vice	Jorge Acharán
Secretario	Manuel Villalobos
Tesorero	Manuel F. Osben

Directores: Manuel Sotomayor, Enrique Armstrong, Rogelio León, Luis Macera, y Amadeo León.

Unión, para que en su oportunidad la hiciera conocer.

Concesionario.—Se lee la nota enviada por el Concesionario, proponiendo varias formas de arreglo en el asunto pendiente. Habiendo variado las condiciones habladas entre los abogados, con las que estuvieron de acuerdo las partes del Concesionario, el Sr. Gumucio espresa que deben mantenerse los términos de la primera propuesta hecha por el Directorio.

Se resuelve dejar que el abogado plantee la solución del asunto para terminar con la concesión, en vista de que el Concesionario ha incurrido en mora y en incumplimiento del contrato.

Renuncia del Sr. Cruz.—Léese la renuncia enviada por el Director Sr. Cruz. El Sr. Kaulen dice que el Sr. Cruz ha manifestado en varias oportunidades la falta material de tiempo para cumplir con esas obligaciones y estima en vista de ello, aunque sea muy lamentable para la Institución, que debe aceptársele la renuncia.

Se resuelve enviar nota aceptando la renuncia y manifestándole que el Directorio ve con sentimiento su retiro y agradeciéndole sus servicios.

Solicitud Besoain Courbis.—Se deja constancia de que en vista de algunas incidencias producidas, el Sr. Besoain Courbis retiró la solicitud de Socio que había presentado y que estaba pendiente.

Addressograph.—Se resolvió adquirir para la Institución la máquina de direcciones Addressograph, ofrecida por la Casa Curphey y Joffre, en al suma de 1.228 pesos.

Nota a las Asociaciones de Provincias.—Leídas las notas que se habían hecho para enviar a las Asociaciones de provincias, el Sr. de Larraechea dice que es de opinión

que se dejen pendientes, hasta que se haya resuelto en definitiva la forma en que se habría de encarar el problema de la fusión. Así se resolvió.

Comisiones.—Se trata el asunto en tabla de las Comisiones. A este respecto mociona el Sr. Blurton diciendo que cada comisión debería ser presidida por uno de los miembros del Directorio dejándolo en libertad para que designe cada uno los acompañantes que han de secundarle en la labor para que sean de su confianza. Aceptada la proposición, se designaron las siguientes Comisiones con sus Presidentes, debiendo éstos, en la sesión próxima traer integradas las mismas con los nombres de las personas que estimen mejor.

Comisión Jurídica.—Manuel Barahona, Presidente y Sres. Rafael Moreno, Jorge Figueroa y Luis Baquedano.

Comisión de Tránsito.—Presidente Sr. Oscar Concha.

Comisión de Caminos.—Presidente Sr. Juan Blurton.

Comisión de Turismo.—Presidente Sr. Javier Gumucio.

Comisión de Prensa.—Presidente Sr. Raúl Barahona.

Comisión Deportiva.—Presidente Sr. Vasco de Larraechea.

Comisión de Club.—Presidente Sr. Enrique Kaulen.

A los socios.—El Sr. Manuel Barahona dice que es oportuno que para facilitar la obra de la Institución es conveniente enviar a los Socios una circular en la que se les pida, que indiquen al Directorio todas las gestiones que puedan realizarse ante las autoridades o el aporte de ideas que se puedan llevar a la práctica. Así se resolvió.

Camino a Papudo.—El Sr. Manuel Barahona dice que desde principios del año en curso ha estado trabajando por conseguir que dos Haciendas de la provincia de Aconcagua, permitan la reparación de un trozo de camino que cruza por ellas. Se trata de un viejo camino existente entre las haciendas de Puyalle y Catapilco que acortaría la distancia a recorrer desde este último punto a Papudo en 22 kilómetros y a Zapallar en un kilómetro, librando al viajero de cuevas peligrosas.

Dijo que había hablado en varias oportunidades con el Sr. Fernando Irrazábal, dueño de la Hacienda de Puyalle para que le permitiera hacer dicho camino por cuenta de la Asociación de Valparaíso, para lo cual se cobrarían los derechos de peaje y que había planteado también el asunto bajo otras bases, siempre con el propósito de conseguir en favor del automovilismo, un beneficio evidente. Dijo que había llegado el momento de plantear definitivamente el asunto, de modo que este año pudiera ya prestar sus servicios; y que como ello sería una obra útil, pregunta si podría contar con el apoyo del Di-

rectorio para encarar el problema hasta su realización.

Manifiesta el Sr. Presidente que puede contar con el apoyo del Club para llevar a la práctica ese propósito.

Servicio de cantina.—El Sr. Raúl Barahona dejó constancia del pésimo servicio de restaurant de la Institución, según lo había comprobado.

Nota al Director de Tránsito.—Se resuelve por indicación del señor Manuel Barahona, que se envíe una nota al Director del Tránsito felicitándolo por la iniciativa de colocar guantes y bastón a los Carabineros que dirigen el Tránsito, en esta Capital.

Paseos.—El Sr. Kaulen mociona en el sentido de que se organice un paseo pagado por la Institución para sus socios, a algún lugar cercano de nieve, acordándose llevarlo a efecto en la primera oportunidad.

Se levantó la sesión a las 20.15 horas.

Oscar Concha.
Secretario.

Amadeo Heiremans.
Presidente.

Sociedad Dueños de Garages

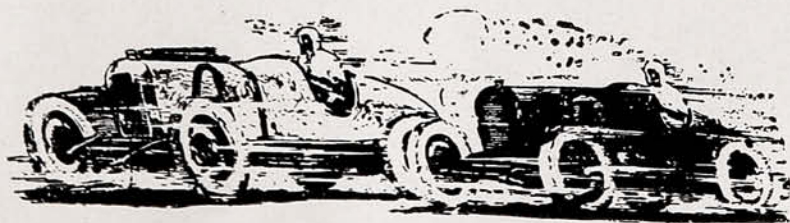
ACTA DE FUNDACION

El 5 del presente se celebró en los Salones de la Sociedad de Periodistas (Arturo Prat N.º 8) una asamblea general de industriales con el objeto de fundar la Sociedad Dueños de Garages.

Los concurrentes eligieron el siguiente Directorio provisorio: Presidente Sr. Luis A. López, Vice-Presidente Sr. José Lafosse, Tesorero Sr. Eduardo Vogel, Secretario Sr. Manuel Basten, Directores Sres: Natalio Pérsico, Manuel Gamboa, Francisco Jauffrez, Arnaldo Antolisei, Luis A. Costa y José Alvarez.

Al constituirse la mesa directiva el señor López elegido Presidente agradeció a sus consocios la designación que se había hecho en su persona; en seguida disertó sobre las finalidades de la Institución y declaró que ella podrá tener en su seno no solo a los dueños de garages y talleres de Santiago sino a todos los de la República.

Se acordó sesionar todos los lunes a las 21 horas en el mismo local y se abrió un Registro de adherencias, el que está a disposición de las personas que deseen ingresar a esta entidad.



Extraordinario caso de telepatía

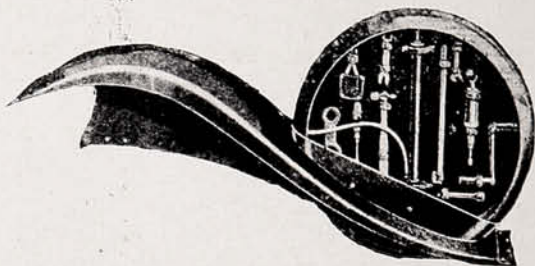
El profesor Langsner condujo un Chrysler 75 con la vista vendada por las calles de la Habana a la hora de más intenso movimiento. : : :

El profesor vienés Langsner cuando estuvo de paso por la Habana quiso hacer una demostración del fenómeno de la transmisión del pensamiento. Al efecto, solicitó de los importadores de los Chrysler un coche, quienes gustosos lo proporcionaron para que efectuara su experiencia.

Ante miembros de la prensa, un notario, jefes de Policía, el Directorio del Automóvil Club y otras autoridades, se hizo vender la vista colocándose algodones y atándose la cabeza fuertemente con tres pañuelos. Los presentes pudieron comprobar que en el vendaje no había engaño ni truco.

Una vez ante el volante del Chrysler subió al automóvil el señor Roberto Fernández Morell, persona nombrada por los asistentes para controlar la prueba. También iba el notario señor Balbina Remedios.

Desde que se puso en marcha nadie dirigió la palabra al Prof. Langsner; solamente se le transmitía la voluntad mentalmente. Durante todo el tiempo obedeció los mandatos, doblando, pasando y acelerando obedeciendo las órdenes del pen-



En los automóviles modernos se acostumbra llevar las ruedas de repuesto en los tapabarros delanteros. Estas van generalmente cubiertas con una funda. El grabado que aquí publicamos simula una de estas ruedas de repuesto, pero es en realidad una caja de herramientas.

samiento. El automóvil fué prolijamente revisado por la concurrencia.

De todo lo obrado, el notario que estaba presente levantó un acta dando fé de la autenticidad de lo que había observado.

Lo más maravilloso dice el señor Fernández, que el Profesor con toda rapidez obedecía las indicaciones del semáforo de la policía.

Terminada la prueba se dirigió a la Agencia a devolver el coche en medio de los aplausos del público que había quedado pasmado de la experiencia.



Garage en espiral con capacidad para 400 automóviles. Se calcula que mediante el sistema de rampa puede desalojarse en 17 minutos, cosa que no sería posible con el uso de ascensores.



CAMINOS

ESTADO DE CAMINOS DE LOS DEPARTAMENTOS DE LOS ANDES, SAN FELIPE Y PETORCA

Cuesta Chacabuco a Los Andes por Calle Larga.— Más que regular.

Cuesta Chacabuco a San Felipe por Rinconada.—Malo.

Los Andes a San Felipe por Curimón.—Bueno.

Los Andes a San Felipe por Tocornal.—Bueno.

Camino Internacional por Uspallata.—Regular, hasta Km. 40.

Los Andes a Jahuel.—Más que regular.

San Felipe a Jahuel.—Bueno.

San Felipe a Putaendo.—Más que regular.

San Felipe a Puntilla Romeral.—Más que regular.

Cumbre Cuesta Melón, Catapilco, Rayado-Papudo.—Más que regular.

Rayado, Ligua, Cabildo.—Regular.

Cumbre Cuesta Melón, Catapilco, Zapallar.—Regular.

Cabildo, Pedegua, Petorca, Chincolco.—Regular.

Ligua, Longotoma, Quilimari, Vilos.—Menos que regular.

Puente David García.—Más que regular.

Puente Chagres.—Regular.

ESTADO DE CAMINOS DE LA PROVINCIA DE MAULE

Departamento de Linares

Linares a Panimávida.—Bueno.

Linares a Palmilla.—Regular.

Palmilla al Emboque.—Malo.

Linares a la Cordillera, por Llancaño hasta Río Ancoa.—Bueno.

Desde éste punto a Estero Hualles.—Cortado por falta de puentes.

Desde Estero Hualles a Las Lástimas.—Malo.

Linares a Maica. Desde Linares hasta el Km. 8.—Bueno.

Desde este punto hasta Maica.—Malo.

Camino Longitudinal Poniente. Sección río Putagán a río Achibueno por vado Jordán.—Regular. (No existen puentes en ambos ríos).

Longaví a Loma de Vásquez.—Bueno.

Longaví al Fundo La Quinta.—Bueno.

Desde este punto a Loma de Vásquez.—Malo.

Miraflores a Mesamávida.—Regular.

Linares a Paso de Queri por San Juan.—Regular.

Desde Linares hasta el río Putagán.—Regular.

Se pasa el río por vado, puente en construcción. Hasta Paso de Queri.

Linares a Yervas Buenas y Estación Villa Alegre.—Bueno.

Camino Longitudinal de Linares al Sur.—Bueno.

Linares a Miraflores.—Bueno.

Miraflores a Longaví.—Regular.

No hay puente en el río Liguay.

Desde Longaví a Retiro.—Regular.

Retiro a Parral.—Bueno.

Longitudinal Linares a Río, Putagán.—Regular.

No se puede pasar por falta de puentes. Estación Putagán a Villa Alegre.—Regular.

Villa Alegre a San Javier y Talca.—Bueno.

Departamento de Loncomilla

Camino Longitudinal desde puente Maule, San Javeir, Villa Alegre y Estación Putagán.—Bueno.

Hasta Est. Putagán. El mismo camino que se aparta en Villa Alegre para pasar por Est. de Villa Alegre, La Esperanza y Yervas Buenas.—Regular.

San Javier, Bobadilla, Paso de Queri.—Regular.

San Javier, Paso de Queri por Est.—Bueno.

San Javier a Huerta de Maule y Vaquería.—Regular.

Vaquería a Villavicencio y Huerta de Maule.—Regular.

San Javier a Cauquenes.—Regular en 15 Km., resto malo.

No hay puente en el Estero Purapel, pero existe vado.

San Javier a El Sauce y Peñuelas.—Regular.

Villa Alegre a Río Putagán.—Regular.

No hay puente.

Estación Putagán a La Esperanza.—Regular.

Huerta de Maule a la Puntilla.—Regular.

San Javier a Constitución.—Regular hasta Villavicencio, resto malo.

Departamento de Parral

Parral a Catillo.—Bueno.

Hasta el Km. 12, desde este punto a La Montaña.—Regular.

Longitudinal desde Río Perquilauquén hasta Río Longaví.—Bueno.

No existen puentes en ambos ríos.

Parral a La Montaña.—Regular.

Hasta Km. 30 desde este punto hasta la Cordillera.—Malo.

Parral a Cauquenes.—Malo.

No hay puente en el río Perquilauquén.

Retiro a Villaseca.—Regular.

Parral a Monteflor.—Bueno.

Cauquenes a Chanco por Molco.—Regular.

Cauquenes a Chanco por la Vega.—Malo.

Cauquenes a Quirihue.—Regular.



Cajón de Maipo, entre Melocotón y San Alfonso.
(Foto Dr. Edo. Krüger M.)

Cauquenes a Curanipe.—Malo.

Cauquenes a Sauzal.—Regular.

Cauquenes a Parral.—Malo.

Cauquenes a Pocillas.—Regular.

Cauquenes a San Carlos por Totoral.—Regular.

Cauquenes a Buchupureo.—Regular.

Cauquenes a Coronel por Cancha Alegre.—Regular.

Departamento de Constitución

Constitución a Chanco.—Regular.

Chanco a Curanipe.—Malo.

Constitución a Empedrado.—Regular.

Nirivilo a Infiernillo.—Malo.

Constitución a San Javier.—Malo.

LOS CAMINOS DE TRAIGUEN

Los automovilistas de Traiguén se han dirigido al Automóvil Club de Chile pidiéndole que interceda ante el Gobierno se destinen fondos para el departamento de Traiguén.

En la distribución de fondos, dicen, ha habido un olvido que puede acarrear considerables perjuicios para la zona, pues en esta repartición se asigna a la provincia de Cautín una cuota de más de

cinco millones de pesos y al departamento de Traiguén no se le ha fijado cantidad alguna.

Los caminos de esta zona dejan mucho que desear, como lo hemos comprobado personalmente. El que une la ciudad de Traiguén con la de Victoria es un camino recto y ancho con buen nivel y corte. Tiene un pozo de lastre y grandes montones de piedra chancada desde hace tres años sin que se haya puesto trabajo en él. Durante la temporada de verano es casi intransitable para automóviles y es preciso obtener permiso de los dueños de los fundos vecinos para poder llegar sin novedad de un punto a otro.

Lo sensible es que el material para su reparación esté en el terreno mismo y que falten unos pesos para terminar el trabajo.

Este camino tiene una importancia especial porque es el único que une los puertos de la provincia de Arauco con el camino longitudinal y el paso transandino por Lonquimay.

El Automóvil Club de Chile, accediendo al pedido de la Asociación de Traiguén ha enviado una nota a la Inspección de Caminos y no dudamos que este justo reclamo será atendido por el Gobierno.



Paisaje chileno, Camino de Macul
(Foto Dr. Edo. Krüger M.)

EL CAMINO PAVIMENTADO SANTIAGO-VALPARAISO

La Dirección General de Obras Públicas, resolvió acerca de las propuestas públicas que se solicitaron para la ejecución de las obras de la sección Curacaví-Casablanca del camino de Santiago a Valparaíso.

De las propuestas presentadas, se aceptó la de la firma Lavenas y Polí, por la suma alzada de \$ 8.898,902.

Los trabajos deberán iniciarse dentro del plazo de sesenta días, contados desde la fecha en que se reduzca el contrato respectivo a escritura pública, y su ejecución no podrá demorar más de 24 meses, contados desde la fecha de su iniciación.

Se establece, además, en el contrato,

una fuerte multa para la firma proponente, en caso de mora en la entrega.

El sector Casablanca-Curacaví tiene una longitud de 31 kilómetros, transmontando la Cuesta Zapata. Desde Curacaví a Santiago hay 60 kilómetros por la Cuesta de Lo Prado, pero según se nos ha informado, existe el propósito de hacer un camino nuevo que arrancará desde Marruecos en el camino a Melipilla que empalmará en Curacaví.

El kilometraje será muy poco superior pero será compensado con creces porque se evitará la Cuesta de Lo Prado, cuya transformación representa una suma de dinero muy crecida.

LOS COMERCIANTES, HACENDADOS Y PARTICULARES QUE FOMENTAN LA CONSTRUCCION DE BUENOS CAMINOS ESTAN TRABAJANDO EN BENEFICIO PROPIO Y EN PROVECHO DEL PAIS''.



Algunas consideraciones sobre el turismo en automóvil

El turismo no es simplemente una distracción o un placer sino también un aprendizaje y una severa gimnasia de la voluntad. El que se proponga recorrer grandes distancias en automóvil debe someter su coche a una revisión minuciosa para seguir el itinerario fijado sin contratiempo de ninguna especie.

Ya estamos próximos a la primavera después de un invierno sumamente benigno que no ha destruido los caminos, el primero de Setiembre próximo tendremos el cambio de la hora, una hora más de luz, una hora más para el turismo. Se presenta pues, la temporada en magníficas condiciones para lanzarnos a recorrer los campos entregándonos a las delicias de turismo en automóvil.

La experiencia ha dictado enseñanzas muy útiles para el automovilismo y es necesario preocuparse de ellas poniéndolas en práctica.

Usted tiene su automóvil, lo utiliza dia-

riamente y conoce los servicios que su máquina es capaz de rendir. Usted sabe que si su coche puede desarrollar 80 kms. en terreno plano, le será fácil recorrer sin cansancio a un término medio de 50 kms. por hora una distancia relativamente larga.

Las etapas del turismo no deben ser muy prolongadas. No conviene caminar más de 6 horas por días, excluyendo, naturalmente el tiempo destinado a descansos y alimentación.

Es necesario pensar en que en el programa de partida saldrá a las 9 de la mañana, por ejemplo, para detenerse a medio día para almorzar. Se ha marchado durante tres horas de la mañana y habrá que hacer otras tres horas en la tarde, lo que hace un conjunto de seis horas. Si Ud. prefiere detenerse a contemplar el panorama o hacer "footing" para descubrir algún motivo de belleza agreste, en vez de recorrer a ciegas de un punto a otro, con

seis horas se estará en el límite razonable. Digamos, pues, que no conviene hacer un recorrido mayor de 200 kms. por día porque es necesario tener presente que la fatiga del conductor y de los pasajeros, trae el cansancio que ahoga el placer del viaje y éste llega a mirarse como una pesadilla cuando la fatiga aplasta a los turistas. En el turismo



Es un inconveniente viajar con tanto equipaje

se imponen, pues, las etapas cortas.

Otra de las consideraciones que no deben olvidarse es la de no llevar en el coche mayor número de personas que las que realmente caben con holgura. En una etapa corta no importa ir apretados, pero cuando se trata de un viaje a Los Andes, a la cordillera, Valparaíso, etc. la incomodidad se transforma en tortura.

En un coche de 5 asientos deben ir 4 pasajeros, en uno de 4 asientos deben ir 3

pasajeros, porque hay que considerar el espacio y el peso que representa el equipaje.

Es necesario tener autoridad sobre las personas que lo acompañen en una excursión a fin de que no lleven bagajes que no van a ser utilizados y que se llevan "por si acaso". La experiencia demuestra que al regreso de una excursión son muchos los objetos que no se han utilizado.

Gimkhana automovilista

En Europa y los Estados Unidos es frecuente ver el desarrollo de Gimkhanas en automóviles, ya que este vehículo se presta admirablemente para esta entretención.

Ilustramos esta información con un dibujo del plano de una Gimkhana que puede desarrollarse en un terreno de dimensiones adecuadas. La pista por donde debe pasar el automóvil puede tener la longitud que se crea conveniente.

Damos a continuación el reglamento de la prueba:

Artículo 1.º Podrán tomar parte en el concurso toda clase de automóviles do-

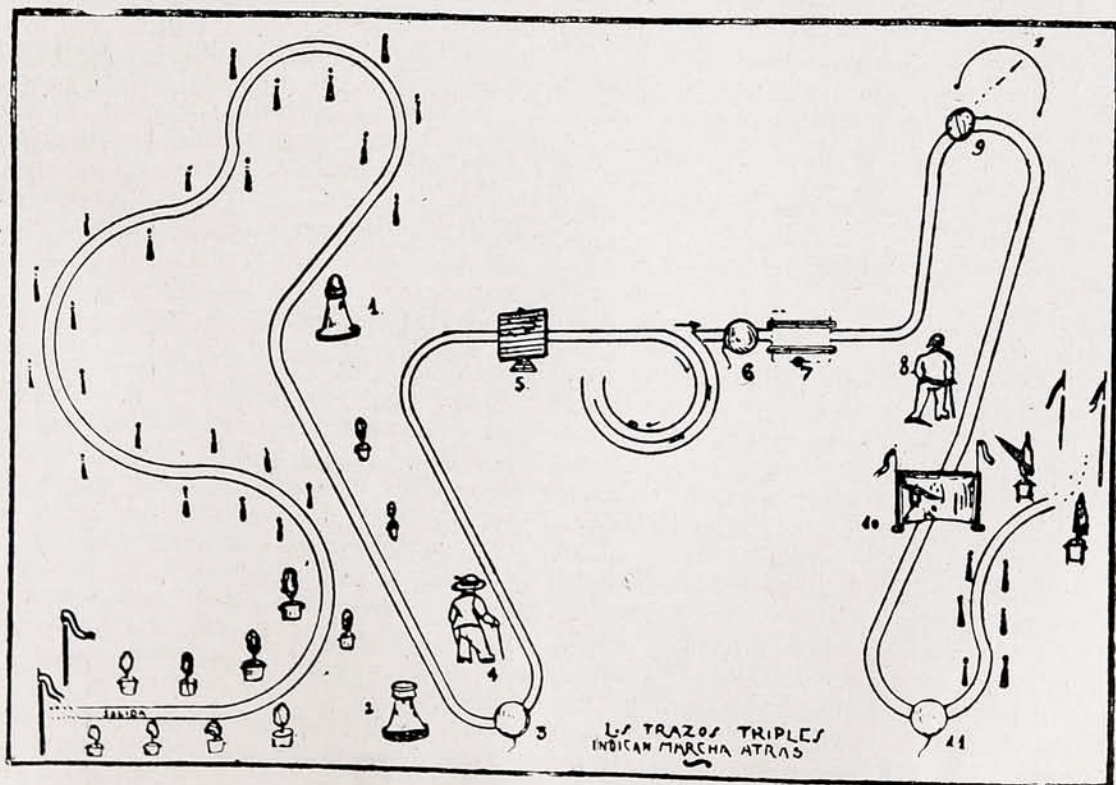
tados de carrocería completa, cuya circulación se haya autorizado con arreglo a las disposiciones vigentes.

Art. 2.º Todo concursante deberá acompañarlo otra persona.

Art. 3.º Todo conductor deberá tener carnet de competencia.

Art. 4.º Se adjudicarán los premios según la velocidad con que se efectúe el recorrido, entendiéndose que cada falta cometida durante el mismo, equivaldrá a un aumento de diez segundos sobre el tiempo invertido.

Art. 5.º Se computarán como faltas,



Esquema de la pista de la Gimkhana

además de las que más adelante se detallan:

El tocar o derribar un obstáculo con el coche.

No pasar un obstáculo por el sitio debido.

Equivocación en el orden en que ha de efectuarse el recorrido.

Si un concursante no efectuase el recorrido completo se le considerará retirado.

Las metas de partida y llegada estarán señalizadas con banderas, y se dará la salida a los coches, hallándose estos parados, con el motor funcionando y estando las ruedas del vehículo sobre la línea de la meta.

Art. 6.º El orden en que los vehículos hayan de efectuar el recorrido será sorteado con anticipación.

Art. 7.º Los coches concursantes deberán efectuar el recorrido siguiendo la línea blanca trazada en la pista, y en forma tal, que los vehículos habrán de marchar normalmente cuando la línea blanca sea doble, y en marcha atrás, cuando aquella aparezca triple en el suelo.

Al llegar al obstáculo núm. 1, deberá el conductor o su acompañante tomar sin parar el coche, la bola que existe sobre el pilar y dejarla al pasar por el otro pilar señalado en el plano con el núm. 2.

No tomar la bola se considera 2 faltas.

No tomarla y derribar el pilar 3 faltas.

Tomar la bola y derribar el pilar una falta.

No colocar la bola en el segundo pilar, una falta.

Al llegar al obstáculo núm. 3, consisten-

te en un globo, deberá romperlo con una de las ruedas. El no hacerlo constituye una falta.

Al pasar el obstáculo núm. 4 deberán quitarle al muñeco el sombrero, que depositarán sobre la cabeza del maniquí, señalado con el núm. 8.

No tomar el sombrero, dos faltas.

No tomarlo y derribar el muñeco, tres faltas.

Tomar el sombrero y derribar el muñeco, una falta.

No colocar el sombrero sobre el maniquí número 8, una falta.

Se computará como una falta el hecho de que una vez alcanzado por el automóvil el punto medio del trampolín, una de las extremidades de éste toque el suelo, aun cuando el coche permanezca en la parte alta del obstáculo.

Al pasar el obstáculo núm. 6 (globo), deberá romperse con una de las ruedas, constituyendo una falta el no hacerlo.

El obstáculo núm. 7 deberá ser pasado precisamente por encima de los dos tablores, constituyendo 1 falta no hacerlo así.

Al llegar al obstáculo núm. 9 (pelota), ésta deberá ser impulsada con la parte delantera del coche y lanzada para que pase por el arco.

Se considerará una falta si la pelota no pasa por él.

Al llegar al obstáculo núm. 10 deberá pasar el coche rompiendo el transparente.

El globo señalado como obstáculo número 11 deberá ser roto con cualquiera de las ruedas. No hacerlo constituye una falta.

UNA OPINION DE LINDBERGH

"La velocidad en tierra y la velocidad en el aire son dos cosas enteramente distintas; en el suelo un segundo de distracción cuando se corre a gran velocidad puede ocasionar una catástrofe. Siempre atento para frenar y disminuir la marcha de su vehículo, el conductor dibujará los virajes de la carrera disminuyendo notablemente su marcha.

En el aire la velocidad no tiene más límites que la resistencia total del aparato; y volando a una altura prudencial no hay aparato que sea peligroso si es bien construido. El piloto puede tener largos ratos de distracción. Yo mismo, en el aire, via-

jando solo, he leído más de una novela. Es más fácil pilotear un avión por las alturas que un automóvil por las carreteras. Lo que necesita el piloto es ante todo, conocer bien su motor y su avión, luego saber navegar; debe además conocer bien la meteorología y finalmente debe saber pilotear, es decir despegar, maniobrar, elegir un terreno, aterrizar. El avión es menos peligroso que el automóvil y el mundo entero se convencerá de ello antes de poco".

Así decía Lindbergh a un redactor de "Daily News".



LA LINEA AEREA NACIONAL

Durante el mes de Julio los aviones realizaron 147 vuelos, transportando 185 kilos de correspondencia y 47 pasajeros.

Por decreto Supremo del 29 de julio del presente año, se dió el nombre de línea Aérea Nacional, a la Línea Aero Postal que mantiene en funciones la Aviación Militar entre Santiago y Arica.

El servicio de transporte aéreo durante el mes que acaba de terminar, se ha hecho en condiciones muy satisfactorias, habiéndose realizado todos los viajes provistos y con un sesenta por ciento dentro de itinerario. En una línea de 1,800 kilómetros de recorrido por regiones de clima muy diverso y con una sola ruta disponible, se ha conseguido un resultado que puede considerarse magnífico, sobre todo si se atiende a las continuas neblinas matinales que cubren a menudo todo el ancho de nuestro territorio. Durante el mes, todos los días lunes, miércoles y viernes con excepción de un solo día en que una neblina muy espesa que cubría el valle central lo impidió, partieron de Santiago y de Arica nuestros aviones postales, llegando sin novedad al término de su ruta.

Las neblinas matinales de Santiago han obligado ciertos días a retardar la hora de partida del avión Correo, con lo cual el que hace la etapa entre Copiapó y Anto-

fagasta debe volar por algún tiempo de noche y aterrizar en condiciones difíciles, ya que no cuenta aún nuestra Línea al Norte con iluminación para vuelos nocturnos. Debido a ésto ocurrió el único accidente durante el mes, que ocasionó daño grave a un avión Moth, pero muy leve al piloto. Se produjo porque el teniente Sepúlveda que volaba ya de noche a fin de alcanzar ese día Antofagasta, se encontró con el Aeródromo de Portezuelo y toda la región vecina cubierta de camanchaca. Su aterrizaje efectuado después de las 19 horas, y en esas condiciones, debió tener consecuencias más graves que las sufridas.

Se efectuaron 147 vuelos, con un recorrido de 51.683 kilómetros, en 466 horas se transportaron 47 pasajeros entre las diferentes Postas 65 klgmos., de correspondencia particular o sea 6.500 cartas y 120 kilogramos de documentos oficiales.

El Aeródromo de Ovalle quedó ya enteramente terminado y por medio de su estación radiotelegráfica se mantiene en comunicación constante con El Bosque.

¿Quiere Ud. aprender a volar?

El Club Aéreo de Chile deseando popularizar dentro del elemento civil, ha acordado fijar condiciones especiales a los que deseen graduarse de pilotos.

Los aspirantes a oficiales que hayan hecho un curso en la Escuela de Aviación, podrán continuarlo en el Club Aéreo, abonando 25 pesos por lección.

Los aspirantes a oficiales de las demás

armas, podrán hacer el curso, abonando 40 pesos por lección.

Las demás personas que no queden incluidas en las dos categorías anteriores, deberán abonar 80 pesos por lección.

Queda subsistente el precio de 2.000 pesos como valor del curso, para las personas que deseen cancelar al contado la instrucción de vuelo que deseen recibir.

Conclusiones a que llegan los pilotos del Numancia después de su tentativa de travesía del Atlántico

Las conclusiones que deduce el piloto Julio Ruiz de Alda son:

Primero: Que para los recorridos transatlánticos, el porvenir es del hidroavión, puesto que compensa su menor radio de acción por la seguridad.

Segundo: Se precisan en los puntos estratégicos, como las Azores, Terranova, Isla de Sable, Bermudas, Noronha, Los Penedos, etc., instalaciones radiogoniométricas bien dirigidas, que hagan siempre posible la recalada.

Tercero: Es necesario dar mayor alcance a las estaciones de radiotelegrafía de socorro, con el mínimo de cuatrocientos kilómetros de onda que generalmente transmiten los barcos.

Cuarto: Hay que tender a internaciona-

lizar el servicio meteorológico en el Atlántico, dándole toda clase de medios.

Quinto: Creo firmemente que ni hoy ni en bastante tiempo habrá aparato alguno que, normalmente, pueda hacer el servicio a la América del Norte, pues un hidroavión que contase de mil a dos mil kilómetros más de radio de acción que el Dornier tendría necesidad de ir por las Bermudas y, de no existir un servicio permanente, es en la práctica irrealizable. La duración del viaje sería tan larga como la de los barcos rápidos o poco menos, no compensando el mayor precio del transporte. Por el contrario, la comunicación de Europa con la América del Sur creo, y ya lo anuncié en mis conferencias en Buenos Aires, que para los años 1931 o 1932 será un hecho posible.

Chile está ya unido con el resto del mundo por el aire

**A 12 días de Europa, a 7 horas de Buenos Aires,
a 36 horas de Arica y 8 días de Nueva York.**

La utilización del aeroplano como medio de transporte se ha difundido en el mundo entero. En Europa las comunicaciones entre los centros de población, se efectúan con una regularidad cronométrica. En un reducido espacio de tiempo un viajero se traslada de Madrid a Londres o desde París a Constantinopla, pagando una tarifa relativamente baja comparada con la ferroviaria o marítima.

La correspondencia se transporta por miles de toneladas de un punto a otro, logrando así estrechar a un mínimo las distancias.

La Europa ya está casi saturada en el movimiento aéreo comercial, pues no hay rincón donde no se pueda aprovechar el beneficio que aporta este moderno medio de movilización.

Posteriormente se produjo el enlace intercontinental entre Europa, Africa, Asia y en seguida Sud América.

La línea que une Chile con el Viejo Continente está funcionando desde hace más de un año, con entera regularidad. La correspondencia va por el transandino

a Buenos Aires; allí la toma un avión que la transporta a Río de Janeiro y Pernambuco desde donde sigue por el aire hasta las islas Fernando de Noronha. Aquí se presenta la mayor dificultad por la travesía del Atlántico pero para salvarla se emplean unos barcos rápidos que entregan las baliijas al avión que ha de conducir las a Marsella y Tolosa, empleando desde Santiago 12 días.

A fin de disminuir más aún el tiempo empleado, se ha inaugurado recientemente el transporte aéreo desde Santiago a Buenos Aires, evitando el transandino. Así estamos ahora a 7 horas de Buenos Aires.

Este servicio fué inaugurado en la segunda quincena de Julio último utilizando un avión Potez pilotado por M. Mermoz, servicio que seguirá funcionando regularmente.

Para la correspondencia interior desde Santiago al Norte se ha empleado con brillante éxito el equipo militar con aviones Moth. El servicio se hace por etapas de posta. El avión que parte de Santia-

go llega solamente hasta Ovalle. Aquí se efectúa el canje de balijas y el primero regresa a Santiago y el segundo a Copiapó. En esta ciudad se hace igual cosa hasta Iquique o Arica, empleando un día y medio desde Santiago.

La movilización hacia el sur del país está en estudio y se realizará cuando ya se cuente con los campos de aterrizaje que son necesarios para estos servicios.

En cuanto a nuestra conexión internacional a Norte América ya la tenemos establecida desde el mes pasado.

Se ha fijado, por ahora, la salida del avión-correo para los días Domingos por la mañana y el mismo día llega el que viene del Norte. El tiempo que emplea una pieza postal desde Santiago a Nueva York es de ocho días.

Creemos que, para un país tan aislado y de tan difíciles comunicaciones como el nuestro, hay la mayor conveniencia en facilitar todo lo posible el afianzamiento, y aun el mejoramiento, de estas ultra modernas vías de conexión interna y externa, que pueden traer, y seguramente traerán, las consecuencias más felices para nuestra vitalidad y nuestra expansión económicas. Estimamos que debería llegarse,

si es posible, hasta la constitución de grandes y modernos puertos aéreos en puntos adecuados del territorio, y hasta la señalización luminosa que permita los viajes nocturnos.

Creemos, además—y en esto puede ser oportuna la acción de los poderes públicos—que es conveniente procurar, desde luego la cooperación de las diversas empresas aéreas entre sí y con las de navegación y de ferrocarriles, a fin de evitar toda competencia ruinosa; y procurar por el contrario, una mutua ayuda, que dará los mejores resultados. Las líneas internacionales harían, así, sólo las comunicaciones a larga distancia; y las nacionales, en conexión con aquéllas, y completándolas, lo que podríamos llamar el cabotaje. De ese modo una carta de Nueva York puede llegar en breve plazo, con transbordo de una línea a otra, y siempre que ellas estén bien conectadas, no sólo a Arica o a Santiago, sino a los puntos intermedios, a Valparaíso y a las ciudades del sur, adonde suponemos que pronto se extenderá el correo aéreo militar. Otro tanto se haría con la correspondencia de y a los diversos pueblos de Cuba, Panamá, Colombia, Ecuador, Perú y Argentina.

Se bate el record mundial de permanencia en el aire

En la historia de la aviación mundial se registran constantemente proezas extraordinarias que asombran al mundo. La altura, la velocidad, la capacidad y la permanencia en el aire son factores para hacer de la aeronáutica una ciencia que cada día presta mayores beneficios a los que hemos tenido la suerte de vivir en este siglo.

Durante el año pasado y este año se han hecho diversas tentativas para obtener el record de la permanencia en el aire, y cada vez que se intentaba se superaba el record anterior.

El record marcado el 31 de Julio por los pilotos norteamericanos Jackson y O'Brien ha superado toda expectativa. Han volado

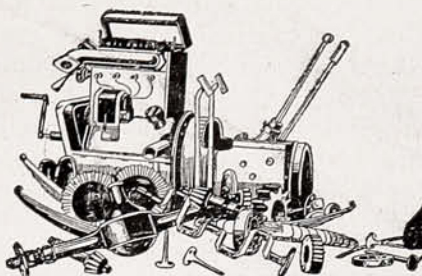
420 horas 20 minutos lo que representa una permanencia en el aire de 17 días 12 horas 20 minutos.

Se utilizó un avión construido por la Curtiss Robertson Airplane y el modelo es similar al de Lindbergh en su vuelo transcontinental.

Los pilotos se hicieron acreedores a un premio de 25.000 dólares que se había establecido.

El aterrizaje se hizo en medio de una violenta tempestad. Según declaración de los pilotos, estiman que fácilmente podían haber alcanzado las 500 horas porque el motor con que ha equipado el avión no daba muestras incapacidad.





Técnica

Cuando el aceite se vuelve "como agua"

Explicaciones técnicas de la Vacuum Oil Company

Una de las dificultades más frecuentes en los motores a explosión, es la pérdida de cuerpo del aceite, producida por la mezcla de éste con el agua y la nafta que se junta en el cárter del motor. La pérdida de cuerpo suele ser más notable en tiempo frío, pero en realidad puede producir molestias en cualquier época del año, si no se cumple con las condiciones sencillas y razonables que aquí explicamos.

El combustible que se mezcla con el aceite, en el cárter del motor, es nafta "bruta", que entró a los cilindros en forma de gotas, en vez de entrar vaporizada. Se ha demostrado — por medio de experiencias — que, cuando la nafta entra a los cilindros **bien vaporizada, y mezclada con el aire necesario**, no se separa, por más frío que esté el motor.

Las partes más pesadas de la nafta son muy difíciles de vaporizar, y se mezclan prontamente con el aceite de los cilindros, el cual vuelve a caer al cárter. Estas porciones pesadas pueden ser comparadas con el kerosene, que perjudica el valor lubricante del aceite en forma bien conocida por todos los que trabajan con automóviles y camiones.

El uso de aceites más pesados que el grado o letra recomendado para cada motor, puede ocultar los efectos de la mezcla con nafta, hasta el punto de hacer creer que uno ha encontrado el remedio verdadero para este mal. Sin embargo, esto en realidad no es cierto, y a la larga puede producir resultados desastrosos. En efecto, acabamos de explicar que **la pérdida de cuerpo se debe a las partes de la nafta que no se vaporizan y que se mezclan fácilmente con el aceite. En consecuencia, el**

uso de aceites más pesados no evita, en manera alguna, ese inconveniente.

Entre los diversos defectos mecánicos o eléctricos que aumentan la pérdida de cuerpo, hacemos notar los siguientes:

1.º Cilindros rayados, pistones y aros flojos.

2.º Mala ignición, por tener las bujías o los platinos del distribuidor sucios; porque las puntas de las bujías no están a la distancia; y por mala aislación eléctrica en general.

3.º La nafta no se quema bien por entrar en demasiada cantidad al carburador; por abuso del "cebador" o porque el motor funciona bastante caliente.

Cómo evitar la "pérdida de cuerpo"

1.º No use el cebador cuando pueda evitarlo. Cada vez que pone en marcha el motor, deje que se caliente un poco, antes de salir. Haga regular el carburador para la mezcla justa — lo cual hace necesario, ante todo, adoptar un solo tipo de nafta. No le conviene comprar hoy de una marca y mañana de otra.

2.º No deje el motor regulando por más de dos o tres minutos. No lo haga funcionar demasiado despacio, pues entonces la succión hace que aumente la mezcla del aceite con la nafta.

3.º Conserve el motor en buen estado: el consumo de aceite lo indica. Si el nivel del aceite aparentemente no baja, eso significa que la caída de nafta al cárter está llegando a un punto peligroso, y entonces suele ser necesario cambiar los pistones y sus aros.

Cuando los cilindros están rayados, ova-

lizados o ensanchados desigualmente, hágales rectificar. No es suficiente cambiar de pistones y aros, a no ser que los cilindros estén intactos.

Una vez que algunas de las piezas se han gastado, el uso de un aceite más "grueso" no mejora la situación. En realidad, este sistema ocasiona grandes dificultades, a medida que pasa el tiempo. **El aceite no puede rellenar el juego de las piezas flojas o gastadas.**

4.º Use aceite de alta calidad, del cuerpo y naturaleza más adecuados para su motor. A fin de que usted tenga una guía segura y sencilla, los ingenieros especialistas en lubricación preparan Tablas de Recomendaciones, basadas en el completo conocimiento de los lubricantes, de los

motores y de las diferentes clases de trabajo.

5.º Vacíe con frecuencia el aceite del motor, y vuelva a llenarlo con el grado o letra justa de lubricante. En los automóviles conviene, generalmente, hacerlo cada 1.500 kilómetros en verano y cada 800 en tiempo frío.

6.º **No enjuague con kerosene el cárter del motor.** Es imposible vaciar todos los conductos, y las cubetas o pequeños depósitos de aceite, sin sacar el fondo del cárter — el kerosene que queda adentro, se mezcla entonces con el aceite nuevo, para echarlo a perder. Vacíe el cárter mientras el motor está caliente y el aceite bien revuelto — así sale la suciedad.

Un motor sin cilindros, sin pistones, sin bielas y sin cigüeñal

Pesa 135 kilogramos, desarrolla 100 H. P. a 6,000 R. P. M.
y la cilindrada es de 1,750 C. C. :- :- :- :- :-

Hace una porción de años que los inventores andan buscando algo nuevo en el ramo de los motores de explosión y de motores rotores que han sido realizados con poco éxito. Sin embargo, parece ser que acaba de ensayarse un motor-rotor que ha dado satisfacción en las pruebas efectuadas.

No se trata, pues, de un proyecto o de una discusión de las posibilidades de una máquina establecida en pequeño: se trata de realidades alcanzadas con un motor originalísimo.

El motor en cuestión no tiene pistones, ni cilindros, ni bielas, ni cigüeñal. En vez de éstos órganos, está constituido por un rotor excéntrico que gira dentro de un estator o caja circular y por tres cilindros deslizantes que van alojados en sus correspondientes cilindros-guías. Este elemento de motor se encuentra duplicado en el modelo ensayado que, por lo tanto, tiene dos rotores, seis cilindros deslizantes y dos estatores.

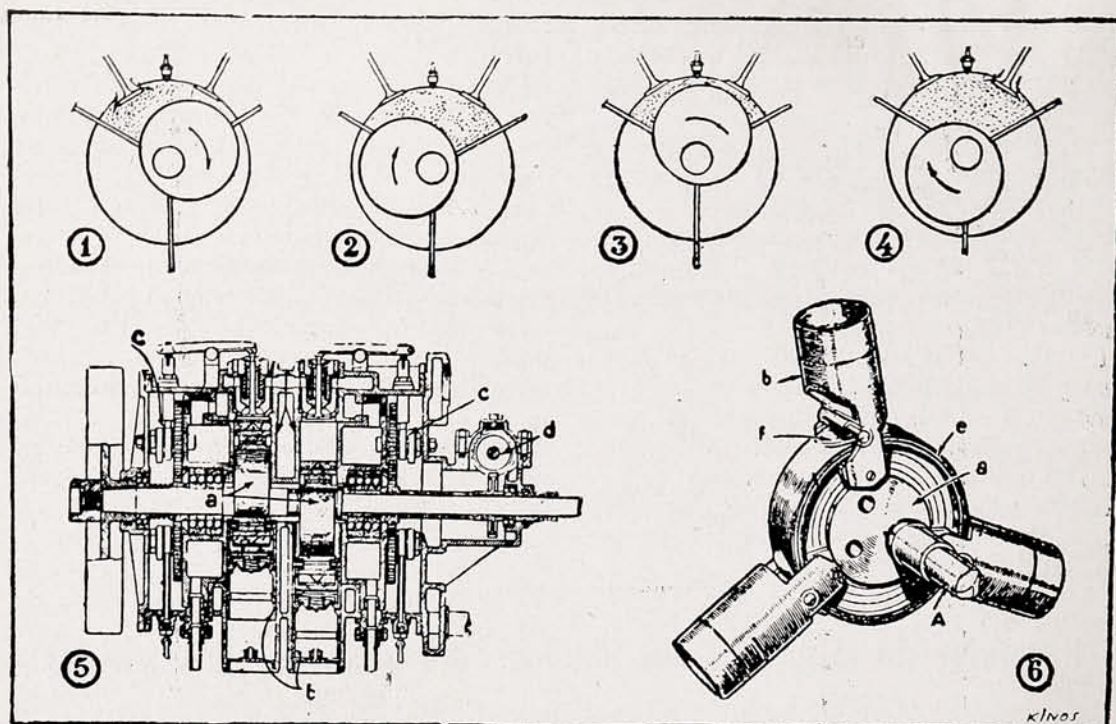
En conjunto, el motor en cuestión tiene algún punto de contacto con determinados tipos de bomba rotativa, pero presenta soluciones originalísimas e ingeniosas.

El tipo ensayado presenta una suavidad y frecuencia de esfuerzos motores equiva-

lentes a los de un seis cilindros y su equilibrio es remarcable.

Una de sus características sobresalientes es su ligereza con relación a la potencia desarrollada y otra sus dimensiones reducidas y aspecto compacto. A pesar de que no se escatimó material en ningún elemento del motor, que no fué estudiado, especialmente con vistas a ligereza, su peso es sólo de 135 kilogramos, asegurándose que desarrolla 100 caballos a 6,000 revoluciones por minuto. La cilindrada del motor es de 1,750 c.c. Dicha potencia podría ser notablemente aumentada con un dispositivo sobrealimentador y el peso podría ser muy inferior de lo que es. El motor funciona según el ciclo a cuatro tiempos y su grado de compresión es de cinco y medio. El motor de ensayo construido comprende dos elementos rotores que van alojados en el cárter cilíndrico a estator en dos compartimentos separados por un tabique vertical (véase corte transversal). Los extremos de este cárter estator van cerrados con tapas provistas de un cojinete central en que se apoya el árbol motor.

El árbol motor lleva montados dos excéntricos (uno par cada elemento rotor) cuyas excentricidades son opuestas, es de-



Esquemas del motor sin pistones, sin cilindros y sin cigüeñal

cir, que forman ángulo de 180° . Dichos excéntricos quedan uno a cada lado del tabique central. Alrededor de cada excéntrica van dispuestos aros concéntricos con tres cilindros guía deslizantes. En realidad el motor es duplicado, pues, como se ha dicho, al otro lado del tabique central se repiten todos los elementos señalados.

El principio de funcionamiento del nuevo motor puede comprender examinando las cuatro esquemas de funcionamiento que indican los cuatro ciclos del motor. Entre la excéntrica y el estator o cárter circular queda un espacio que queda dividido en tres porciones por los cilindros guía deslizantes. En cada uno de estos espacios se encuentra una bujía, una válvula de admisión y otra de escape. Considerando uno solo de estos espacios o compartimentos, el primer esquema muestra que, al mirar el motor en el sentido indicado, aumenta el volumen del espacio comprendido entre la excéntrica y el estator y se produce una depresión que origina la entrada de gases carburados por la válvula de admisión que está abierta. Después de haber dado media revolución el rotor-excéntrica el volumen en cues-

tión disminuye, siendo comprimida la mezcla hasta que el excéntrico ocupa la posición del tercer esquema, en cuyo momento salta la chispa, produciéndose la explosión de la mezcla y el correspondiente tiempo motor que se prolonga durante media revolución del excéntrico y el estator disminuye, los gases quemados son forzados a salir por la válvula de escape.

Luego el ciclo empieza de nuevo. En cada uno de los tres espacios o compartimento antes indicados se producen las mismas operaciones que en el que ha servido de ejemplo, pues según se ha dicho, existe en cada uno la correspondiente bujía y las válvulas. En realidad ello equivale a tres cilindros que, junto a dos tres correspondientes al rotor excéntrico del otro lado del tabique central, forman, un conjunto equivalente a un seis cilindros con sus tres explosiones por revolución.

Los cilindros guía deslizantes que en realidad constituyen los tabiques divisores de los compartimentos donde se realiza la explosión, no tienen en el modelo ensayado otro fin que el señalado; pero el inventor espera poder aprovechar dichos

modelos sucesivos en los que piensa forzar la admisión.

Cada uno de los compartimentos que hacen las veces de cilindros se mantienen perfectamente cerrados, evitando toda pérdida de gases una serie de arcos o segmentos excéntricos montados alrededor de la excéntrica y los cilindros guía deslizantes. Estos últimos son de magnesio y presentan, por tanto, una inercia muy reducida.

Las excéntricas y el sistema de distribución van montadas a cada extremo del **carter** principal o estator y va mandado por un piñón central montado sobre el eje motor.

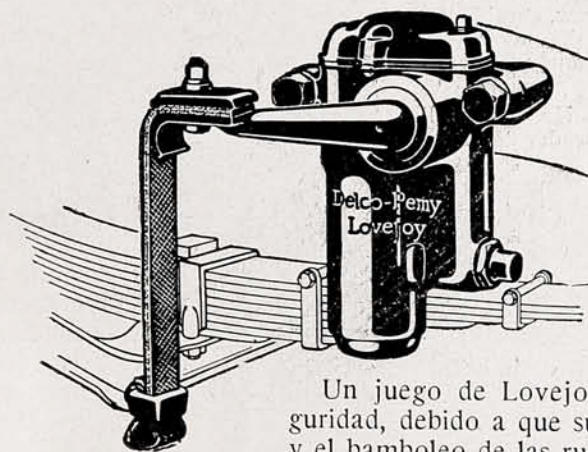
El enfriamiento del motor ensayado tiene lugar por agua y la lubricación es forzada por bomba mecánica.

El motor descrito, que es igual al tipo ensayado, está formado, en realidad, por dos motores elementales tal como se ha indicado; tiene dos excéntricas con sus tres cilindros guía deslizantes y los tres correspondientes espacios o compartimentos para las explosiones.

Con este tipo las fuerzas de inercia engendradas por los elementos de cada excéntrica se equilibran mutuamente, originando, sin embargo, un par perturbador de insignificante importancia en la práctica.

Para mejorar el equilibraje y aumentar la suavidad de funcionamiento y la frecuencia de esfuerzos motores, bastaría establecer un motor con cuatro excéntricas o elementos motores. Dicho motor presentaría un equilibrado tan perfecto como un ocho cilindros en línea sin presentar los fenómenos debidos a las vibraciones torsionales que, en este caso, no existirían por ser el eje motor muy corto. La suavidad de marcha y frecuencia de esfuerzos motores serían análogos a los de un 12 cilindros.

El inventor del nuevo motor dice que la máquina en cuestión se presta a funcionar con el ciclo Diesel y parece van a realizarse también ensayos con un motor rotor de dicho género.



Amortiguadores

Hidráulicos

Delco - Remy
LOVEJOYS

Para todos los automóviles

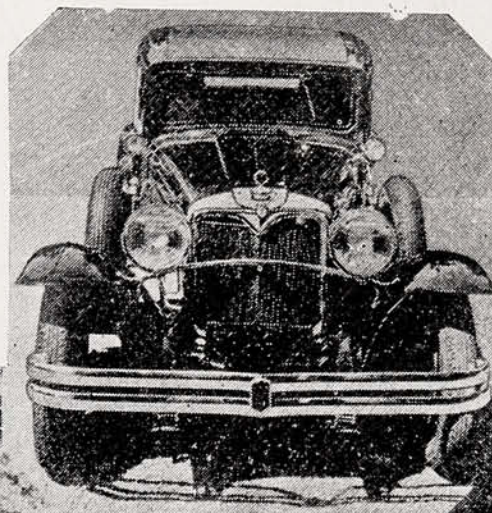
Un juego de Lovejoys Delco-Remy aumenta la seguridad, debido a que suprime el "galope", el balanceo y el bamboleo de las ruedas delanteras y facilita el manejo del coche en toda circunstancia. Se goza de mayor facilidad de dirección y manejo a todas las velocidades cuando el coche esté provisto de "Lovejoys".

Hay un tipo para cada automóvil

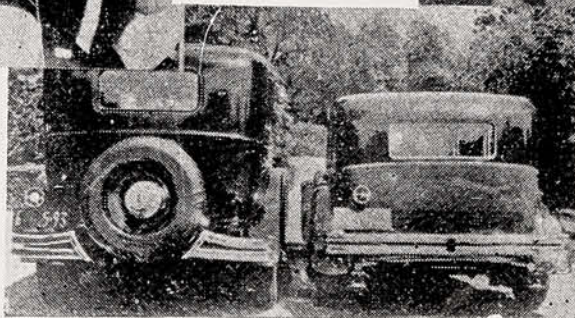
- Tipos para **Chevrolet** - Brusadelli y Manni
- Tipos para **Dodge** - Besa y Cía., Ltda.
- Tipos para **Hudson y Essex** - Graham, Rowe & Co.
- Tipos para **Chrysler** - Cía. Nacional de Automóviles y Accesorios
- Tipos para **Whippet** - Magnani y Calvo
- Tipos para **Buick y Oldsmobile** - Morrison y Cía.
- Tipos para **Chandler** - Simón Hnos.

El Ruxton es el primer automóvil de paseo con las ruedas motrices delanteras

Su reciente aparición en el mercado americano



- 1). El Ruxton visto de frente
- 2). Mr. A. M. Andrew, Presidente de la Cía., demostrando el nuevo sistema de cambio
- 3). Mr. W. J. Muller creador del Ruxton



Comparación de la altura del Ruxton con los autos corrientes

En el mercado americano acaba de aparecer el primer automóvil de paseo con las ruedas motrices delanteras. Este coche es fabricado por la New Era Motors y se le ha dado el nombre de Ruxton.

Desde hace algunos años esta innovación venía preocupando a los fabricantes de automóviles y en vías de experimentación se habían construido carros con la transmisión en las ruedas delanteras con el objeto de obtener altas velocidades en las pistas americanas. No eran, pues, estos automóviles para ser colocados en el público sino con fines experimentales.

El Ruxton, cuya fotografía damos en esta información tiene características muy interesantes. Se ha eliminado en primer lugar el eje cardan que iba directamente al diferencial con lo que se ha obteni-

do bajar considerablemente la construcción. Se ha suprimido la pisadera porque el piso del coche queda diez pulgadas más abajo. Para efectuar los cambios de marcha se ha instalado una palanca que sale desde el tablero y para accionarla basta meterla o sacarla. El freno de mano va a la izquierda con lo que ha quedado un espacio com-

DEFENSA DE COMERCIANTES

Del ramo de
AUTOMOVILES Y ACCESORIOS

Oficina Abogados: Catedral 1165, Of. 6

pletamente libre. Se ha montado en el Ruxton un motor de 90 H. P.

El mecanismo de transmisión está construido en un block en la parte trasera del motor y desde aquí arrancan los ejes propulsores a cada una de las ruedas delanteras. Se consultan dos juntas universales que permiten deflexiones hasta de 34 grados.

El eje delantero es del tipo I corriente ligeramente curvado en el punto donde descansa el árbol de la dirección, cuyo mecanismo queda oculto por los tambores de los frenos.

Las demás características técnicas del Ruxton son las que corresponden a la ge-

neralidad de los automóviles, en cuanto a la ignición, suspensión, frenos, ruedas, etc.

Los fabricantes aseguran que con esta innovación se obtendrá una economía en la construcción puesto que se emplea menos material, es más liviano y considerablemente más bajo.

Nota.—En los momentos en que entra en prensa esta edición nos imponemos que se está fabricando también en los Estados Unidos otro automóvil con las ruedas motrices delanteras.

Se trata del automóvil Cord cuyos detalles daremos en nuestra próxima edición.

CIGARRILLOS

**AUTOMOVILES CHRYSLER
AUTOMOVILES USADOS
ACCESORIOS Y REPUESTOS**

OFRECE A UD.

RENÉ DE TERÁN M.

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

La epidemia de los colores

Al viajar por los Estados Unidos y por Europa no puede uno menos de quedarse maravillado al contemplar los tranvías de las diversas ciudades por donde pasa como turista. Se ve uno obligado a confesar que en el mundo de los transportes ha llegado una era de muy variado colorido. Van desapareciendo a grande prisa los colores amarillo y verde de los tranvías. También los ómnibuses han tomado un aspecto moderno desde el punto de vista del color. Y hasta las locomotoras de muchos ferrocarriles han abandonado su ropaje negro, al grado de que algunos trenes de vapor han tomado a nombre del color de que van pintados. Y es que el automóvil ha venido a introducir esta moda tan bonita. En la actualidad todos los vehículos se adornan con colores llenos de vida, con lo cual el mundo se ve más alegre.

Una pequeña precaución

En todas partes del mundo han aumentado notablemente los robos de automóviles, no obstante que ahora ya no cuentan estos vehículos únicamente con las llaves de la ignición como solo medio de cerrarlos.

La policía, los clubs automovilísticos,

las compañías de seguros, y otras muchas agencias, no dejan de advertir constantemente a los automovilistas que ejerzan algo de cuidado y que cierren sus coches cada vez que se alejen de ellos, cualquiera que sea el sitio donde lo hagan. Los datos estadísticos nos demuestran cuán útil e indispensable es esta advertencia.

Según muchos aseguran, es posible que sea cierto que cuando un ladrón se ha fijado detenidamente en un automóvil para hacerlo suyo, las cerraduras no le sirven de gran obstáculo, por sí solas. Pero, por lo menos, lo hacen vacilar un poco y perder el tiempo, que hasta en los robos es un factor de importancia. Un poco de precaución contribuye a que, en general, se ahorren muchos millones. Y esa precaución, aun cuando sólo sea por puro egoísmo, es conveniente practicarla.

Es muy fácil equivocarse

El meterse uno a diagnosticar los defectos de un automóvil conduce con frecuencia a grandes errores. Y ello es muy natural cuando se tiene en cuenta que existen —según opinión de uno de los ingenieros más notables dedicados a la construcción de automóviles—, treinta y seis razones distintas por las que puede calentarse hasta el exceso el motor.

SUSCRÍBASE A LA REVISTA

"CHILE"

La publicación que se edita en Nueva York y que está destinada a dar a conocer a nuestro país en Estados Unidos.

Suscripción anual: Dos dollars.

Solicite tarifa de avisos a

The Chile Publishing Co.

280 Broadway—New York City,
N. Y. EE. UU.

Neumáticos, Cámaras, Accesorios en General, Bencina y Aceite

AUTOMÓVILES Y CAMIONES RENAULT

Compra-venta de Automóviles

ROBERTO BALMACEDA y Cía.

DELICIAS 1720 - TELÉFONO 89447 AUTO - SANTIAGO

Los filtros de placas

Nunca dejarán de presentarse en escena toda clase de accesorios que tengan por objeto contribuir al buen funcionamiento del automóvil. Uno de ellos es un filtro que funciona sin el empleo de tela de alambre ni de ningún otro medio filtrante de los conocidos, limpiando perfectamente lo mismo el aceite que la gasolina.

Cualquiera de estos dos líquidos asciende al través de planchas filtrantes que sólo tienen una separación de 0.003 de pulgada. Esta abertura es menor que la de cualquier tela de alambre, y tiene la ventaja excepcional de que sus partes pueden limpiarse con gran facilidad. Lo único que tiene que hacer el automovilista es darle vuelta a una palanca. Las planchas, algo semejantes a las de los condensadores variables de los aparatos de radio

se frotran entre sí y eliminan el sedimento acumulado entre ellas.

Es claro que la gran ventaja de este aparato consiste en que no es necesario tirar las partes filtrantes y reponerlas con otras nuevas. En otros términos, se ha producido un filtro que es casi automático. Probablemente ya no hay más que un pequeño paso entre este accesorio y el que no tardará mucho en estar a nuestro alcance, con planchas limpiadoras que ejecuten un trabajo enteramente automático.

¿De quién es la culpa?

La estadística de 1928 sobre el número de accidentes causados por los automóviles de Londres, establece que el 57% de tales accidentes se registraron cuando los coches marchaban a una velocidad inferior a 10 millas por hora.

Lo que quiere decir que la gente anda muy distraída en la ciudad del Tamesis.

"AUTO Y TURISMO"

Ofrece sus servicios gratuitos a los automovilistas de provincias para la adquisición de accesorios y repuestos o para ponerlos en contacto con las firmas importadoras de Santiago.

EL BUEN HUMOR Y EL AUTOMOVILISMO

Es más cómodo

Según la opinión de un amigo, que lo tiene por experiencia, es más cómodo y camina mejor un coche que se ha acabado de pagar.

El amor a los animales

Una señora miembro de una sociedad protectora de animales, propuso que todos los caballos que trabajan, debían tener dos semanas de vacaciones al año. Nosotros vamos más lejos, como miembros de un club de automóviles, proponemos que se les concedan cinco días de vacaciones a la semana. Así no estorbarían tanto el tráfico.

No hizo negocio

El vendedor.—Siéntese en el limousine, señora, es el coche más cómodo del mundo. Cuando se siente usted, desaparecerá completamente en la lujosa tapicería.

La nueva rica.—¿Y usted cree que voy a pagar tanto dinero para que no se me vea en el coche?

Una marca extraña

Un automovilista que viajaba por el Canadá, fué atropellado por otro coche.

El oficial francés que lo atendió le preguntó:

—¿Parles-vous Français?

—No, Chevrolet Coupé.

Del catecismo de un automovilista

Pregunta: ¿Qué es lo primero que debo hacer cuando mi esposa quiera aprender a manejar mi automóvil?

Contestación: "Ante todo, asegurar el automóvil."

Definición

Peatón es el individuo cuya esposa ha salido de paseo llevándose el automóvil.

Oportunismo

—Si usted conoce a la persona que le robó su coche, ¿por qué no va usted y se lo recoge?

—Porque estoy esperando a que lo pinte.

Cuestión de distancia

Paco.—Cuando lleguemos a la primera curva del camino te voy a dar un beso.

Pepita.—¿No crees que eso es ya ir muy lejos?

Buena receta

—¿Y a qué atribuye usted su longevidad?

—Pues verá usted, durante los primeros setenta y cinco años de mi vida no había automóviles, y los restantes veinticinco me he visto obligado a quedarme en casa.

Pregunta de un automovilista muy práctico

—Roberto quiere vender su nuevo automóvil y está dispuesto a darlo casi regalado.

—¿En qué hospital se encuentra?

* * *

Unas muchachas excursionistas, ya cansadas (al automovilista): ¿No quiere usted llevarnos en su auto?

El automovilista: "No, primorosas, porque ustedes van rumbo al Norte y yo voy rumbo al Sur."

Las muchachas: ¿No sabe usted darle vuelta al automóvil?

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

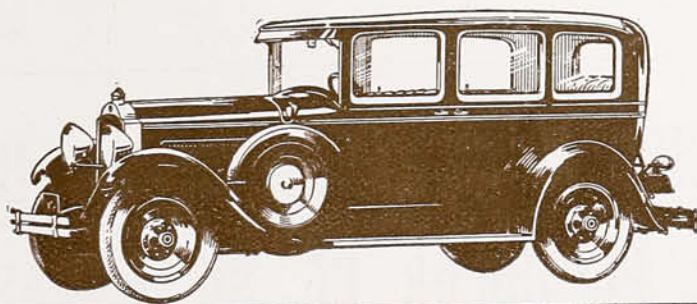
El Boletín de Caminos

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

Casilla 153

SANTIAGO DE CHILE

Suscripción \$ 20.00



EL USO del automóvil se ha generalizado hoy en todo el mundo. Y, como es natural, la selección de un coche ha llegado a ser indicio de la personalidad del dueño.

Un Packard, por ejemplo, es inconfundible. Su hermoso aspecto, la impresión de fuerza y de solidez, lo completo de su equipo y la comodidad que ofrece, dan idea de algo superior—de un coche que simboliza la nota más avanzada y perfecta en la fabricación de automóviles.

Sin embargo, el Packard cifra su fama, no en ser meramente un coche fino y lujoso, sino más bien en ser un coche útil.

PREGUNTE A QUIEN TENGA UNO

Barahona, Herman Hnos. y Cía.

P A C K A R D

**DELICIAS 866, Frente a Estado
SANTIAGO**

NUNCA PODRÁ 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:

"OBTÉNGALA EN LA BOMBA COLORADA"

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