

# AUTO y TURISMO

ANTIGUA REVISTA AUTO y AERO

AUTOMOVILISMO - TURISMO - CAMINOS - AVIACION

AÑO XII, N.º 170

SANTIAGO, (CHILE) OCTUBRE DE 1929

PRECIO \$ 1.00



Entrada al Fundo "La Reina" al Oriente de Santiago



EDITOR  
ALBERTO DIAZ  
IMPRESOR



## SERVICIO PRONTO, EFICIENTE, OPORTUNO Y ECONOMICO

Cuando usted compra un automóvil necesita saber si siempre podrá depender de él, ya sea lejos o cerca de su ciudad. El servicio mecánico y de repuestos Ford, controlado directamente por la Compañía Ford, le garantiza que usted puede siempre ir y volver.

Pero, tan importante como este servicio son las cualidades y características mecánicas del Nuevo Ford que han hecho época en el automovilismo.

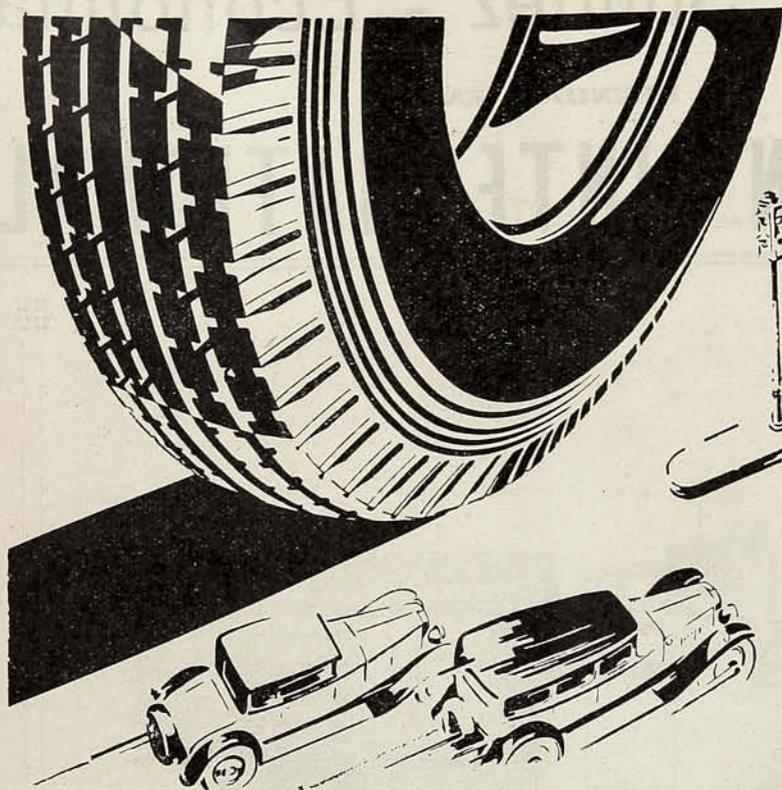
Más de 2.000.000 de modelos A vendidos al público han comprobado cuanto vale el motor Ford, los sistemas de encendido, abastecimiento, lubricación, enfriamiento, etc, y como cada poseedor de un Nuevo Ford ha satisfecho sus deseos de automovilismo cómodo, práctico y económico.



**Ford Motor Company**

**Santiago de Chile**

# Partida más Rápida



## Diez razones del Nuevo "Royal"

1. Antiresbaladizo.
2. Menor desgaste.
3. Construcción más firme.
4. Fácil manejo.
5. Rodaje más fácil.
6. Costados reforzados.
7. Frenadas seguras.
8. Arranque más rápido.
9. Estilo más elegante.
10. Viaje más cómodo.

Con una onda de poder el coche de hoy parte hacia adelante.

Las condiciones del tráfico de hoy hace necesaria una partida rápida. Y el nuevo Royal-fabricado para corresponder a todas las condiciones del coche

y manejo de hoy-dá mejor partida con 6 cilindros que los neumáticos corrientes dan con 8 cilindros.

Pídale a su vendedor que le muestre la banda de rodamiento del nuevo Royal.

# EL NUEVO ROYAL

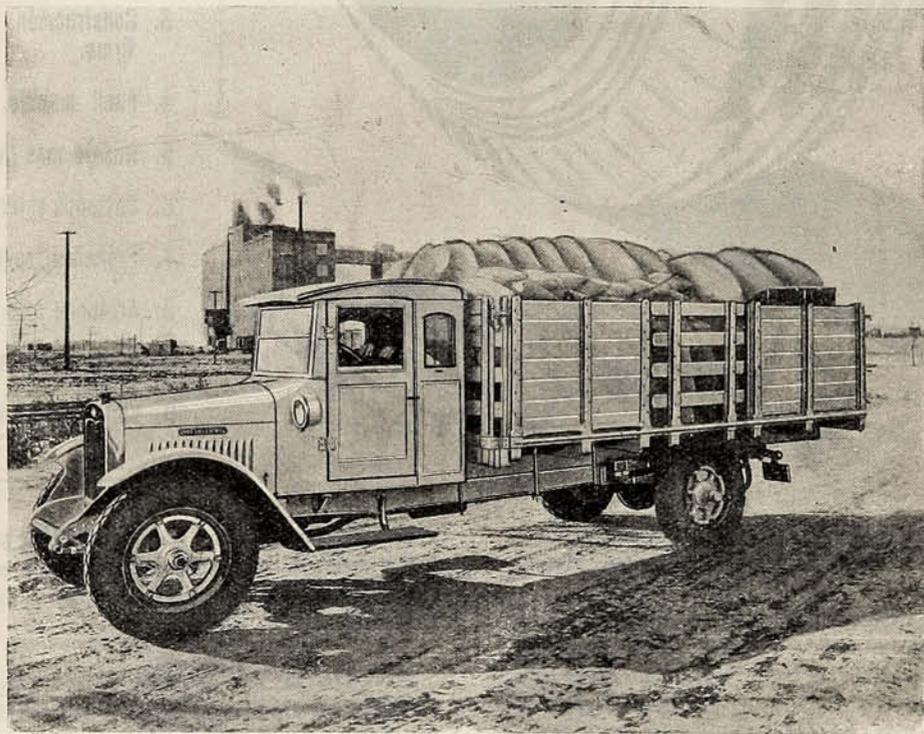
El neumático de hoy para el coche de hoy

Fuerza - Velocidad :: :: ::

:: :: :: Solidez - Economía

REUNIDOS EN EL

# CAMION INTERNATIONAL



EL CAMION más perfecto que se construye en la actualidad

Hay tipos de camiones INTERNATIONAL para cualquier requisito posible de transporte, de una gran variedad de distancia entre ejes.

DE 3/4 HASTA 7 TONELADAS

No deje de ver a un INTERNATIONAL antes de adquirir un camión

**SAAVEDRA, BÉNARD Y CIA. LTDA.**

SOCIEDAD COMERCIAL

VALPARAÍSO, SANTIAGO, CONCEPCIÓN, VALDIVIA, LA SERENA

# AUTO y TURISMO

ANTIGUA REVISTA AUTO y AERO

N.º 170. — OCTUBRE 1929.

## SUMARIO

### Vida Automóvil:

<i>Automóviles accidentados en la vía pública...</i>	528
<i>El indicador «Pare».....</i>	528
<i>Nueva Agencia Ford.....</i>	528
<i>Llegan los Fargo.....</i>	528
<i>Carnet de competencia para maquinistas.....</i>	528
<i>El primer garaje moderno en Santiago.....</i>	528
<i>Permiso para transitar.....</i>	528
<i>Las placas-patentes para 1930.....</i>	529
<i>La Delegación Norteamericana al Congreso de Caminos de Río Janeiro.....</i>	529
<i>¿Qué sorpresas nos dará el automóvil?.....</i>	530
<i>Los nuevos modelos Chrysler.....</i>	534
<i>El Tránsito por las calles de Berlín.....</i>	535
<i>Desarrollo de los negocios de la Fisk en Chile.</i>	536
<i>Ensanches de la Ford Motor Co.....</i>	537
<i>Actividades de la industria y reforma de mo- delos.....</i>	538
<i>El más grande esfuerzo conocido en Chile en materia automovilística.....</i>	539
<i>1829 - 1929.....</i>	542
<i>Estadística mensual de los vehículos motoriza- dos matriculados durante Septiembre.....</i>	543
<i>Actas de Sesiones del A. C. C.....</i>	546
<i>La Asociación Internacional de los Automó- vil Clubs Reconocidos.....</i>	550

<i>Sociedad Industriales Automovilistas y Gara- ges de Chile.....</i>	550
<i>El cuatro cilindros aún no ha muerto.....</i>	551
<i>El Control del Tránsito en Los Angeles (E. U.).....</i>	552
<i>«Auto y Turismo» y la firma Brusadelli y Manni.....</i>	565
<i>La inauguración de la Exposición De Soto ..</i>	567

### Caminos:

<i>El árbol de los caminos.....</i>	563
<i>Importantes obras camineras en el país.....</i>	554
<i>Las carreteras en algunos países europeos.....</i>	556
<i>Estado de los caminos.....</i>	557

### Turismo:

<i>El Festival de Jukuel.....</i>	560
<i>El 2.º Congreso de Turismo en Lima.....</i>	566

### Técnica:

<i>El aceite y la carburación.....</i>	568
--	-----

### Aviación:

<i>La aeronavegación comercial en Chile.....</i>	571
--	-----



# LIBRERÍA E IMPRENTA

## "ARTES Y LETRAS"

TELÉFONO 86554 — CASILLA 824

PASAJE MATTE 50-51

TALLERES PROPIOS: VILLAVICENCIO 315

SANTIAGO - CHILE

CASA ESPECIALISTA EN LA CONFECCIÓN DE LIBROS EN  
BLANCO PARA BANCOS Y EL COMERCIO

IMPORTACIÓN  
DIRECTA DE PAPELES  
FINOS INGLESES

ARTÍCULOS DE  
ESCRITORIO,  
INGENIEROS,  
DIBUJANTES  
Y PINTORES



:: M. C. R. ::

IMPRESIONES DE  
LUJO Y TIMBRADOS  
EN RELIEVE

TEXTOS,  
CUADERNOS  
Y ÚTILES PARA  
COLEJIALES



PARA LOS AUTOMOVILISTAS

## "EL LIBRO AZUL"

OBRA QUE CONTIENE  
90 MAPAS CAMINEROS  
QUE ABARCAN TODO  
EL PAÍS

# AUTO y TURISMO

ANTIGUA REVISTA AUTO y AEROS



ORGANO OFICIAL DEL AUTOMÓVIL CLUB DE CHILE Y DE LAS ASOCIACIONES DE ACONCAGUA, BIO-BIO, COLCHAGUA, CAUTÍN, ÑUBLE TALCA TRAIQUEN, TALCAHUANO, VICTORIA Y AUTO CLUB DE MAGALLANES

FUNDADA EN 1913

AÑO XII

SANTIAGO, (CHILE) OCTUBRE DE 1929

N.º 170

Alejandro Gumucio V.  
Carlos de la Barra F.  
Propietarios

Dirección y Administración  
Delicias 1171 — Teléfono 80041  
Casilla 3319  
Santiago de Chile  
Of. en EE. UU.—154 Nassau, St. New York

Telegramas "AUTOAERO"  
Suscripción anual \$ 12  
Suscripciones para el extranjero 2 dollars



ACONCAGUA



BÍO-BÍO



CAUTÍN



COLCHAGUA



MAGALLANES



TALCAHUANO



## AUTOMÓVIL CLUB DE CHILE

DELICIAS 1171 - TELÉFONO 87344

SANTIAGO

.....

Cerca de Ud. hay una Asociación de Automovilistas

.....

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



TRAIQUEN



TALCA



ÑUBLE



VICTORIA



**Automóviles accidentados en la vía pública.**—Todo vehículo que haya sufrido un accidente que lo imposibilite para continuar su camino, no podrá permanecer abandonado en la vía pública más de doce horas, al término de las cuales, el personal de Carabineros correspondiente dará aviso a la zona del departamento de Aseo más próxima, a fin de que ésta se haga cargo del vehículo accidentado, transportándolo a la respectiva posada y guardándolo hasta que su propietario cancele los gastos que haya originado su retiro de la vía pública, más el valor del bodegaje correspondiente, a razón de diez pesos diarios.

**El indicador «PARE».**—El Intendente de la Provincia ha impartido instrucciones a los Alcaldes de Santiago, Ñuñoa, Providencia y Yungay, a fin de que se exija a todos los vehículos señalizadores laterales que indiquen en el tráfico público los virajes a izquierda y derecha con caracteres visibles.

Igualmente se han impartido las órdenes del caso a dichos Municipios para que se haga extensivo a todos los camiones el uso del faro en la parte posterior, con el dispositivo rojo indicador de «Pare».

**Nueva Agencia Ford.**—La firma Besa, Fernández y Cía. Ltda., sucesora de los Srs. Puelma y Cía., Agentes Ford, han instalado su salón de exhibición en Moneda esquina de Ahumada, bajos del Edificio Díaz.

**Llegan los Fargo.**—La Cia. Chilena de Automóviles y Accesorios ha recibido la primera partida de los automóviles Fargo, de los que son agentes distribuidores para Chile.

**Carnet de competencia para los maquinistas.**—Un motorman de un tranvía no requiere tener tanta pericia como un chofer

porque el manejo de un tranvía es simple y sencillo. Pero, es necesario tener presente que el maquinista debe tener buena vista, buen oído y reunir las mismas condiciones físicas y morales de un chofer. Este último, comete una infracción grave, se le quitan los documentos y no puede seguir trabajando. Un maquinista comete también una infracción grave o mata a alguien en un accidente, sigue trabajando y ganándose la vida.

Pedimos que los maquinistas se inscriban en un rol especial en el Departamento de Tránsito, que se les exija certificado de antecedentes y se les examine sus cualidades físicas.

#### **El primer Garage moderno en Santiago.**

—Se nos ha informado que próximamente se levantará en la calle Riquelme al llegar a la Alameda, un Garage de siete pisos para albergar automóviles, consultándose en él todos los adelantos modernos para un edificio de esta naturaleza.

Los iniciadores de este proyecto son los señores Aliro González y Tejada Hnos. Ltda.

**Permiso para transitar.**—Los automovilistas que entran a Santiago cuyos automóviles están matriculados en otras municipalidades, deben pedir permiso a la Dirección del Tránsito. Pero cuando un automovilista llega en la tarde de un Sábado o día festivo o Domingo no puede pedir ese permiso a la Dirección por encontrarse ésta cerrada. Debe, pues, dar esa explicación a cada carabinero que le exige presentar el permiso.

¿No sería mejor autorizar a la Brigada del Tránsito para que dé esos permisos, ya que esta repartición está abierta al público a toda hora?

**Rectificación.**—En nuestra edición anterior anunciamos que el señor René de Terán había sido nombrado distribuidor de los automóviles Nash. Los señores Vorwerk y Cía. nos piden rectificar esa información en el sentido de que el señor De Terán es el Sub-Agente y que la citada firma es la Agente exclusiva para Chile de los mencionados automóviles.

**Las placas patentes para 1930.**—El Go-

bierno ha tomado a su cargo la confección de placas-patentes para vehículos de toda la República. Se están elaborando en los Talleres de Especies Valoradas. La numeración ha sido minuciosamente estudiada y los números chicos corresponderán a las provincias del Norte. A Santiago le va a corresponder la Serie 85,000 intercalando en las últimas cifras el número que actualmente tiene el vehículo en la matrícula municipal.

## La Delegación Norteamericana al Congreso Panamericano de Caminos de Río de Janeiro

Después de la celebración del II Congreso Panamericano de Carreteras celebrado en Agosto último en Río de Janeiro, los miembros que componían la Delegación norteamericana regresaron a su país pasando por Santiago.

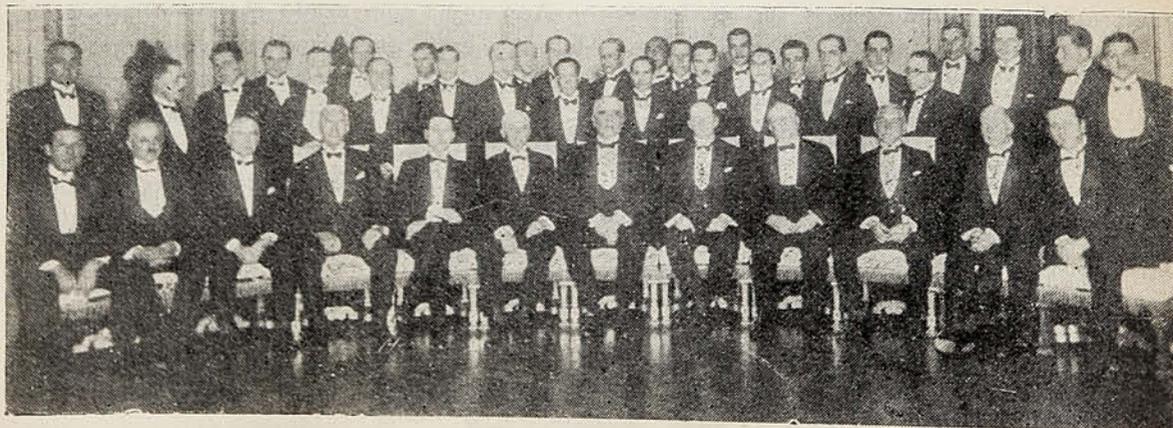
Formaban parte de la Delegación los señores:

Presidente J. Walter Drake, Subsecretario que fué de Comercio.

Delegados Tasker L. Oddie, Senador por el Estado de Nevada; Cyrenus Cole, Representante al Congreso por el Estado de Iowa;

Thomas H. Mac-Donald, Jefe de la Oficina de Caminos Públicos del Departamento de Agricultura; Frank Sheets, Ingeniero en Jefe del Departamento de Vialidad del Estado de Illinois; Charles M. Babcock, Presidente de la Comisión vial del Estado de Minnesota; Herbert H. Rice, Cámara Nacional de Comercio Automovilístico; Frederick, Reimer, Asociación Americana de Constructores de Caminos.

Personal de Secretaria Pyke Johnson, Secretario Ejecutivo; William Manger, Secretario Administrativo; José Tercero, Interprete y Traductor; Wyatt Pickens, Prosecretario.



*Asistentes al banquete que el Automóvil Club de Chile ofreció a los Delegados del Congreso Panamericano de Carreteras de Río de Janeiro*

El Automóvil Club de Chile ofreció a la Delegación un banquete en el Club de la Unión, al que asistieron el Directorio del A. C. C., las autoridades locales, miembros del Ministerio de Fomento y numerosos automovilistas de nuestra capital.

Ofreció la manifestación el Presidente del A. C. C. señor Amadeo Heiremans en un hermoso discurso por el cual puso de relieve la importancia del Congreso que acababa de celebrarse y los frutos que de él se esperan. Elogió la personalidad de los señores Delegados y brindó por el Presidente Hoover, mandatario en cuyo programa figura en forma preferente la cuestión caminera.

Contestó el Presidente de la Delegación Mr. Walter Drake y Mr. H. H. Rice.

Mr. Drake manifestó que cuando estuviése-

mos enlazados por una buena red caminera, muchos ciudadanos norteamericanos podrían visitarnos y conocernos mediante la construcción del camino internacional panamericano. El problema no presenta dificultades materiales insubsanables. La experiencia adquirida en los Estados Unidos ha llegado a la conclusión que es más barato construir carreteras que carecer de ellas. Esto puede parecer una exageración, pero es así, dijo Mr. Drake. El transporte crea el transporte.

Mr. Rice pronunció también una improvisación muy interesante de las comunicaciones radiotelefónicas, de los viajes en avión, de la rapidez transatlánticas y ferrocarriles y en seguida relacionó estos progresos con las redes camineras que deben existir en cada país y los enlaces entre unos y otros.

## ¿Qué Sorpresas nos dará el Automóvil?

### UNA MIRADA RETROSPECTIVA

Cada vez que se contempla un nuevo modelo de automóvil, nos parece que ya no es posible un mayor perfeccionamiento. Esto viene ocurriendo desde hace 25 años. Si se revisan las páginas de las publicaciones automovilistas de los últimos años, no podemos menos que sonreírnos ante las formas anties-

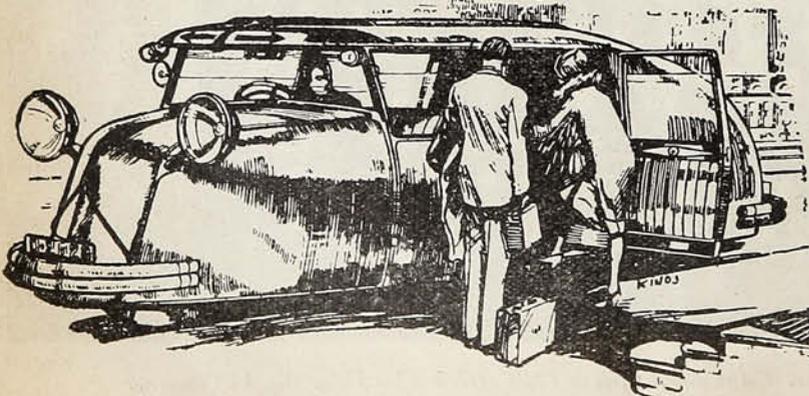
téticas y absurdas de los viejos automóviles y concedemos una consideración humillante a aquellos motores y mecanismos que nos parecieron un dechado de perfección y rendimiento.

Aun no ha comenzado el año 1930 y las fábricas están anunciando nuevos modelos.

No vamos a considerar aquí los detalles de los cambios para el año 1930; queremos referirnos en estas líneas a un futuro más remoto.

¿Cómo serán los coches dentro de cinco, diez o quince años? Esta es la cuestión.

Bueno, ante todo, el lector que tiene el proyecto



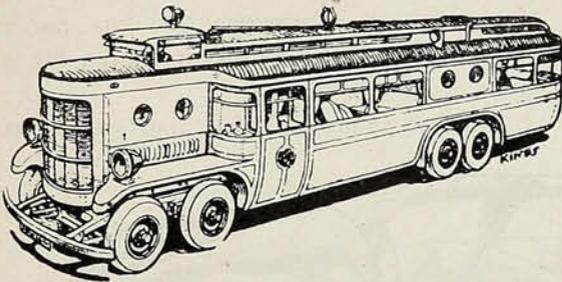
*El automóvil con 2 ruedas, en el cual el dibujante lo vé movido por el giróscopo*

de comprar un automóvil, no debe dejar de hacer la compra ahora mismo si le place, ante el temor de que el automóvil resulte anticuado en un año más. No hay que obrar como aquel que se murió a los 90 años sin decidirse a casarse porque las muchachas de cada temporada parecían mejores que las de la anterior.

Claro está que debe huírse de los constructores que tienen la manía de lanzar cada año un modelo nuevo, completamente distinto al anterior.

### Los problemas actuales. - El motor.

En los motores se puede apreciar una marcada tendencia a la multiplicación del número de cilindros. Si examinamos la publicidad de las fábricas americanas, se leen hoy día res-



*Una elegante solución del problema de la vivienda*

pecto al motor de ocho cilindros los mismos argumentos que se escribieron hace ocho años para lanzar los seis cilindros. Es de creer, pues, que dentro de cinco años los automóviles de precios populares tendrán ocho cilindros.

Pero mientras el motor clásico sigue ese desarrollo, otro motor, el Diesel ha ido aliviándose y haciéndose más rápido hasta el punto de conquistar un puesto en los aeroplanos. El motor Diesel para automóviles ya ha hecho su aparición en algunos autobuses de Berlín y se halla en vísperas de utilizarse en los automóviles de turismo. Una de sus ventajas es el bajo precio de su combustible. El petróleo crudo o «gas-oil» es barato porque

tiene poca demanda pero cabe aquí hacer la pregunta: ¿seguirá siendo igualmente económico cuando la demanda sea tan importante como la de la bencina?

Por esta causa, es muy posible que el actual motor no se deje arrebatarse el puesto tan fácilmente.

El motor de dos tiempos ha quedado relegado al olvido y solo se le emplea en las motocicletas.

Aun hay algunos partidarios del motor a vapor y es verdad que las condiciones de elasticidad son una base para hacer una máquina estupenda. Por desgracia aun no se ha conseguido hacer estos motores tan simples como los de explosión y por lo tanto no parece que el motor a vapor sea el motor del porvenir.

La cuestión enfriamiento también es discutida. No hablemos del enfriamiento por aire. Nos referimos al sistema de enfriamiento por vapor; que después de todo es una variedad de aquel, pues emplea un cuerpo gaseoso como medio de retirar el exceso de calor de los cilindros. El vapor permite mantener al motor a una temperatura uniforme tanto en verano como en invierno.

### Las transmisiones.

Además de la transmisión corriente, existe el sistema centrífugo usados en los automóviles alemanes N. A. G. y el sistema electromagnético Cotal. Estos mecanismos y otros están poniendo en peligro al cambio de velocidades actual, que tan pocas molestias dá y tanto que se les critica.

Es el caso que ha medida que los motores tengan más cilindros y sean, por lo tanto, más elásticos, el cambio necesita menor número de combinaciones y si a esto se le agrega la introducción de los aparatos llamados *relais* o desmultiplicadores variables, como los usa Berliet, Voisin y el camión Ford A se comprende la posibilidad de volver a los cambios epicicloidales de dos velocidades. Un ejemplo es el célebre motor alemán Maybach.

¿Y la rueda libre? Se conoce por rueda libre una disposición que permite automáticamente aislar el motor de las ruedas motrices cuando éstas, en cuesta abajo o cuando se suelta el acelerador, giran en proporción más rápidamente que el motor. Es lo mismo que sucede cuando un ciclista deja de pedalear y la bicicleta sigue rodando.

La rueda libre representa economía apreciable en el consumo, marcha más silenciosa y mayor facilidad para los cambios de marcha.

El diferencial ha sufrido un rudo golpe con las críticas del ingeniero francés Sensaud de Lavaud. Es probable que su constitución varíe dentro de pocos años.

### La tracción y la carrocería.

La suspensión es objeto de constantes estudios y hoy se la considera como la más atrasada del chasis.

Probablemente vendrá la independencia de las ruedas; seguramente en las delanteras como ya lo ha adoptado el automóvil italiano Lancia, y algunos otros.

La lubricación central se impondrá y esa tarea sucia y larga de ir buscando todos los rincones del coche con una jeringa, quedará relegada al olvido.

Los mismos frenos sobre las cuatro ruedas recibirán simplificaciones de importancia en lo que se refiere a su regulación y compensación.

El automóvil clásico tiene el motor adelante y las ruedas motrices atrás. Esta colocación es susceptible a modificarse. Conocido es el automóvil alemán Rumpler, el francés Claveau que llevan el motor atrás. Esta es una disposición muy racional como también el sistema de las ruedas motrices delanteras, sistema empleado en algunos coches de carrera, en los autos franceses Tracta y en los norteamericanos Ruxton y Cord.

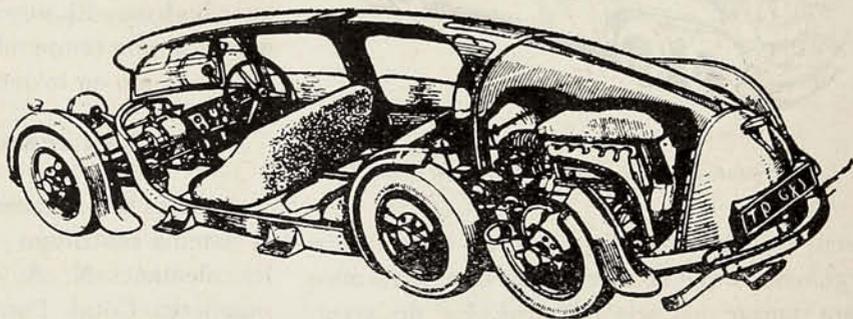
La disposición actual del motor adelante y una larga transmisión hasta llegar al extremo posterior es antimecánica y además incómoda para la colocación de la carrocería.

Esa disposición nació cuando aún había necesidad de ver los coches con algo adelante que tirase de ellos, en sustitución de los caballos de carne y hueso. También presentaba la ventaja de hacer accesible el motor.

### Una mirada al día de mañana.

Pero algo ha nacido que nos irá acostumbrando la vista. Ese es el aeroplano. Los aviones de turismo comienzan a confundirse con las carrocerías Sedan. Es de suponer que algún día habrá aparatos voladores que en tierra recojan las alas y se trasladen así por sus propios medios dentro de las poblaciones. Nos parecerá después, a mediados del siglo XX que esas carrocerías que hoy parecen antiestéticas, sean la última palabra del progreso de la movilización.

También es muy posible que desaparezca



*El futuro automóvil con 6 ruedas y el motor atrás*

el capot delantero situando el motor en la parte trasera

Una de las ilustraciones que se insertan en este artículo va un vehículo que soluciona el problema de la vivienda. Es seguro que siglos y siglos de *vivienda fija* nos ha hecho olvidar que al hombre en sus épocas primitivas probablemente le gustaba más que ahora cambiar de paisaje: era un turista. ¿Por qué cuando se habla de vivienda se nos viene a la imaginación un edificio con sólidos cimientos que es

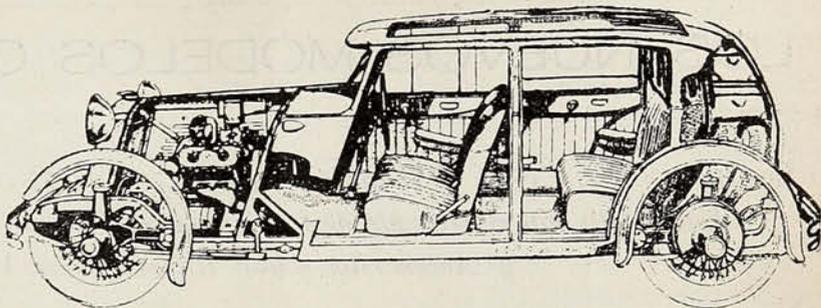
imposible mover a otro sitio? ¿Por qué no incluir en la ley de la vivien la los automóviles como el dibujo que acompañamos?

Sobre el juego delante de cuatro ruedas descansa todo el mecanismo y se hallan la cocina, calefacción del agua para el baño, y el conductor que va cómodamente sentado

en una elevada cabina. Luego sigue el comedor, salita, biblioteca, más atrás los dormitorios y armarios para cuatro personas y por último otro *salón-veranda* para examinar el paisaje cuando el coche se mueve. Claro está que en el techo no falta la antena para la radio y un gran reflector. Cuando el mundo e-té cruzado de autovías hasta el último rincón del planeta será una delicia dedicar unos cuantos meses del año a dar una vue'ta al mundo sin salir de casa.....

Y ya que estamos con tantas fantasías, ¿por qué no esperar el coche eléctrico? Pero no el coche eléctrico a base de acumuladores, sino el coche que recibe por una antena la suficiente corriente para movilizarse.

Pero volviendo a las posibilidades tenemos el motor de turbina a gas. Es muy couocida la turbina a vapor que en un reducido volumen desarrolla una gran potencia debido al



*El próximo paso de perfeccionamiento del automóvil*

alto número de revoluciones. La turbina que funciona con la combustión de la bencina tiene las mismas ventajas, pero su temperatura se hace tan elevada que aun no ha sido posible obtener metales que económicamente resistan de un modo durable.

Si la turbina a gas llega a ser una realidad, tendrá aplicación en el automovilismo, pero aún más que la de vapor padece de un grave inconveniente: el de tener poca elasticidad, pues ha de trabajar a un régimen fijo muy alto en revoluciones.

De emplearse la turbina en el automóvil había de dotársele de un cambio de velocidades más amplio que el de los coches actuales; talves un cambio automático progresivo.

JUAN DEL VOLANTE.

*(De la Revista «Kinos»).*

### **Garage en espiral**

Para solucionar el problema de la congestión del tránsito urbano en las grandes ciudades, los señores Samuel Lancaster y C. O. Hjernstad de Chicago, han hecho los planos para la elevación de un edificio que pueda contener una cantidad considerable de automóviles

En vez de consultar pisos planos y utilizar ascensores para subir los automóviles, han ideado la rampa en espiral desde la calle mis-

ma hasta la terraza del edificio los autos suben y bajan por sus propios medios

De acuerdo con el proyecto de los señores Lancaster y Hjernstad, caben 500 autos en un edificio construido en un terreno de reducidas dimensiones

Si estos autos estuviesen estacionados en la calle en ambas aceras, ocuparían 16 cuadras de largo.

Ya es tiempo ir pensando en hacer algo así en nuestra capital.

## LOS NUEVOS MODELOS CHRYSLER

*Los tipos «65» y «75» se transforman en «70» y «77» y se agrega el «66»  
Entrevista con el Gerente de la Compañía Chilena de Automóviles  
y Accesorios señor Rafael Vives V.*

Las revistas norteamericanas de automovilismo se han estado preocupando últimamente de los nuevos modelos 1930 que lanzará la Chrysler, cuya primera partida llegará en estos días a Santiago.

Deseando obtener detalles precisos sobre las transformaciones que han tenido estos automóviles, nos acercamos a la oficina del señor Rafael Vives V., Gerente de la Compañía Chilena de Automóviles y Accesorios.

Después de estudios profundos basados en la experiencia, la Chrysler ha agregado un modelo nuevo a su línea de coches, creando el «66» que viene a quedar en la categoría entre el Plymouth y el antiguo «65». Los modelos «65» y «75» se denominan ahora «70» y «77». El Plymouth y el «80» no han tenido variación alguna.

La potencia sincronizada en los modelos «77» ha sido concebida por los ingenieros de la Chrysler aumentado la cilindrada, quedando el «70» con 75 H. P. y el «77» con 93 H. P. El cigüeñal cuenta con siete descansos, logran-

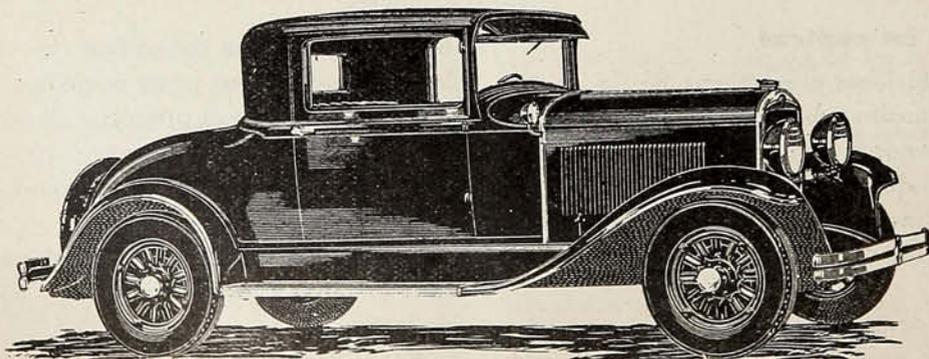
do así una suavidad absoluta libre de vibraciones.

El cambio de velocidades es silencioso y responde instantáneamente al mando del conductor, tal como ocurre con el funcionamiento de la turbina a vapor. Estos nuevos modelos cuentan con cuatro velocidades adelante y una atrás. Cada una de ellas responde a la aceleración suavemente tal como una flecha.

La carburación está basada en un nuevo principio. Cuenta con el sistema de carburación a presión accionado por una bomba.

El radio de evolución es más corto que en los automóviles corrientes de igual base, de manera que se facilita la maniobra para el estacionamiento.

En la suspensión se ha adoptado el sistema Paraflex con el que se neutraliza la deformación por torceduras, controla los rebotes amortiguando el impulso del peso en las sacudidas y eliminando el traqueteo de la carrocería. Vienen también en el equipo aisladores] de goma y amortiguadores hidráulicos.



Roadster Chrysler «70»

El centro de gravedad es más bajo debido a la adaptación del marco doble T que permite dar el marco mayor profundidad sin sacrificar la altura del chasis.

Las carrocerías son de una estructura atractiva, elegante y de líneas impecables. La amplitud exterior e interior ha sido aumentada a fin de obtener un mayor confort. Se han eliminado los ruidos sordos y los crugimientos debido a un esmerado ajuste de la carrocería.

La ornamentación ha sido confeccionada por Cartier y Cía., famoso joyero de París y Nueva York. Los asientos son cómodos con tapicería tipo almohada. El asiento del conductor es regulable para poderlo ajustar al largo de las piernas.

Los modelos Chrysler «70» y «77» repre-

sentan un conjunto de refinamientos tan avanzados que los coloca a la vanguardia del automovilismo mundial.

El modelo «66» de 6 cilindros es el coche de bajo precio al alcance de todos los bolsillos y reúne condiciones excepcionales de eficiencia y capacidad. Es un Chrysler de carácter que infunde confianza.

El Gerente de la firma, señor Vives, al terminar la relación de los detalles técnicos que hemos anotado, nos encarga rogar a nuestros lectores pasen a visitar y examinar los nuevos modelos Chrysler y puedan manejarlos y probarlos personalmente a fin de que se cercioren que estos carros son el conjunto más completo del refinamiento que puede esperarse de la industria automovilista.

## El tránsito por las calles de Berlín

La circulación por las calles de Berlín, como en todas las grandes ciudades, es cada vez más intensa. Y las autoridades estudian la manera de mejorar las condiciones de circulación.

A dicho efecto, la Prefectura de Policía de la capital alemana elaboró unas nuevas ordenanzas, reglamentando la circulación, que entraron en vigor hace algunos meses.

La originalidad de algunas de las reglas de dicha ordenanza y la eficacia de las mismas, nos induce a dar a conocer algunos extremos de la reglamentación en cuestión.

Según ella, los peatones tendrán que guardar su derecha en las aceras, y no andar nunca de más de tres en fondo. Para atravesar las calzadas, sólo pueden hacerlo en lugares determinados. Los tranvías, que tenían el derecho de adelantarse a los demás vehículos, ya no pueden hacerle así.

Los ciclistas no tienen acceso en las grandes arterias desde las ocho a las diez y ocho. Los automovilistas pueden adelantarse a todos los coches, y aún a los tranvías, por la izquierda, en lugar de la derecha como se venía haciendo. Los coches estacionados en sitios destinados a ese objeto, quedarán en libertad de apagar sus focos.

Los conductores deberán ceder siempre el paso al coche que viene por su derecha, excepción hecha en las calles principales.

Los camiones que pesen en total más de cinco toneladas, no podrán exceder de 40 kilómetros por hora, y los más pesados de 25 kilómetros.

En Berlín, los coches tienen derecho a todas las velocidades, pero siempre que puedan detenerse en un espacio determinado.

## Desarrollo de los Negocios de la FISK en Chile

*Breves momentos con Mr. Joseph T. Smith, representante de la Fábrica*



*El Sr. J. T. Smith*

Procedente de los Estados Unidos ha llegado a Santiago el señor Joseph T. Smith, representante de la Fisk Rubber Export Co. quien se radicará entre nosotros para cooperar al incremento de los negocios de la fábrica que representa.

Es sabido que la Fisk en Chile tiene por distribuidores a los señores Barahona, Herman Hnos. y Cía. El departamento Fisk está a car-

go del señor Gustavo Vargas Molinare, antiguo y entusiasta automovilista, muy vinculado en el comercio.

Solicitamos del señor Vargas Molinare nos presentase al señor Smith a fin de entrevistarlo a nombre de «Auto Turismo».

Desde hace más de diez años los productos Fisk son conocidos en Chile, nos dice el señor Smith, y durante este tiempo el público ha podido comprobar la calidad insuperable del producto.

Antiguamente, la vida de un neumático fluctuaba al rededor de 5 a 6,000 kilómetros, pero con los nuevos y perfeccionados métodos de fabricación, se ha logrado hacer subir esa cifra a cinco o seis veces más y a un costo de un tercio más bajo aproximadamente. Naturalmente el neumático debe cuidarse y debe mantenerse a la presión recomendada por la Fábrica. Si no se cumple estrictamente con esta obligación de todo buen automovilista, la vida del forro se reducirá considerablemente.

—Y en qué consisten los nuevos métodos de la fabricación de la Fisk, preguntamos a nuestro entrevistado?

—En la selección de la materia prima. La fábrica no adquiere la mercadería que se le ofrece, sino manda a los centros de producción a su personal especializado para comprar algodón y caucho.

Cuando llegan a la fábrica estos materiales se les somete a inspecciones minuciosas. De cada uno de ellos se sacan muestras que van a un laboratorio de ensaye, donde se prueba la resistencia tensil y la elasticidad, todo sometido a temperatura uniforme en un departamento especial.

Este procedimiento, empleado por la Fisk,

constituye una garantía para el comprador de neumáticos y así puede tener la seguridad de adquirir un producto de alta calidad.

El público no tiene idea, agrega nuestro entrevistado, de lo que gasta una fábrica en mejorar sus neumáticos. El año 1926 en la Harvard University, por encargo de la Fisk, se hicieron estudios experimentales sobre los diversos métodos de torcidos de cuerda. Se llegó a la conclusión de que las cuerdas, en la forma como las fabrica la Fisk, tienen una elasticidad muy superior a lo que se conocía en la industria anteriormente. Estos estudios costaron al rededor de 10,000 dólares.

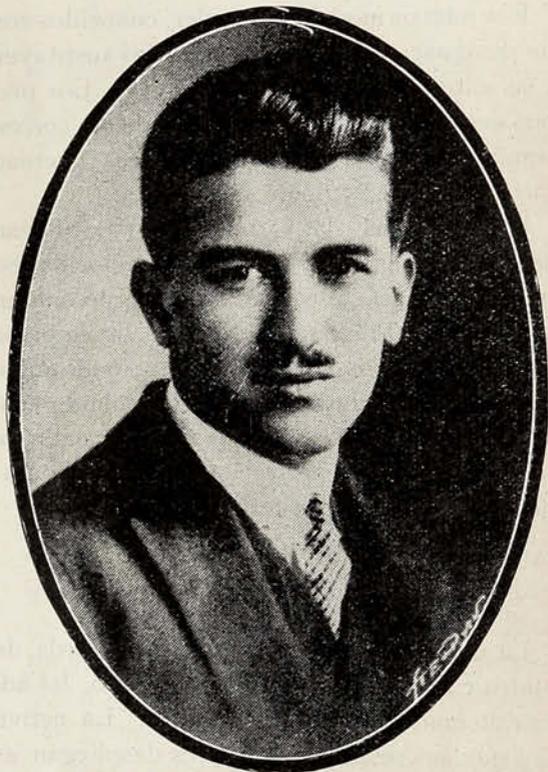
El procedimiento patentado por Fisk consiste en aislar cada cuerda con un revestimiento de caucho, lo que se llama «all-cord» formando los pliegos engomados que pasan a formar parte del neumático. Esta labor constituye la parte más importante de la fabricación.

—Se ha solucionado ya la uniformidad en las medidas?

—Todavía no, pero entiendo que Mr. Hoover lo conseguirá. Esto traerá una economía para todas las fábricas y para los compradores, reduciendo a un mínimo la diversidad de dimensiones que hoy día existen.

No se cansen ustedes, termina Mr. Smith, en recomendar a sus lectores por intermedio de

las columnas de «Auto y Turismo» sobre el cuidado que deben prestar al inflado de sus neumáticos. Ya que adquieren una mercadería que les representa un desembolso deben tratar de obtener el máximo de rendimiento de ella.



*El Sr. Gustavo Vargas Molinare, Jefe del Departamento FISK de la firma Barahona, Hermanos y Cía.*

### **Ensanches de la Ford Motor Co.**

La Ford Motor Co. ha comprado grandes terrenos en la orilla oeste del río Hudson, que enfrentan a la calle 100 de la ciudad de Nueva York, donde construirá una fábrica de montaje para los mercados de la exportación. Se dice que el costo aproximado de este terreno es de \$ 1.250 000

La fábrica se ubicará de tal manera, que los vapores podrán cargar directamente de ésta, para llevar los automóviles y repuestos a

los mercaderes extranjeros. El terreno, que consta de 30 acres tiene unos 820 pies de agua profunda, donde podrá atracar vapores de gran calado para recibir carga.

Se dice que cuando la fábrica quede terminada, será una de las más grandes de los Estados Unidos. Se encuentra al lado de las estaciones de servicio de flete de la New York Susquehanna & Western, división del ferrocarril Erie, teniendo a su servicio no solamente el agua sino el ferrocarril. Quedará dentro de la zona del límite de cabotaje.

## Actividades de la Industria y Reformas de Modelos

Eos nuevos modelos Chrysler, conocidos con las designaciones «66», «70» y «77» sustituyen a las anteriores de los «65» y «75». Los precios actuales de los distintos modelos correspondientes a esas tres nuevas líneas fluctúan entre 985 y 1,785 dólares.

Dos de ellas—la «70» y la «77»—llevan sistema de transmisión de cuatro velocidades, en marcha hacia adelante, de acuerdo con un juego especial de engranajes que la empresa ha designado con el nombre de «multi-range gearshift». Otro interesante mejoramiento acusado por las nuevas líneas, es la aplicación de un procedimiento perfeccionado de carburación («downdraft») en todos sus modelos.

La competencia entablada por los Fords, de cuatro cilindros y los Chevrolet, de 6, ha adquirido contornos sin precedentes. La actividad que sus respectivos talleres despliegan es formidable, y nada indica que deba disminuir. Su capacidad máxima de producción ha sido virtualmente alcanzada desde Marzo a Abril y se ha sostenido sin más disminución que la transitoria de la segunda quincena de Junio y todo el mes de Julio, que es general en la industria norteamericana. A pesar de ello, apenas si su respectiva producción da abasto a los pedidos, que cubren las páginas de sus enormes registros en cantidades de muchos miles por día.

En lo que va transcurrido del año, ambas empresas han producido, en conjunto, casi el 60 por ciento de todos los coches fabricados en la Unión. En menos de ocho meses la Compañía Chevrolet ha construido y vendido más de

1.000,000 de coches y cerca de 1.400,000 la Compañía Ford. Entre las dos producen de 13,000 a 14,000 vehículos diarios, y nada deja entrever que este elevadísimo índice haya de disminuir en el futuro.

La Chevrolet se prepara a afrontar la campaña de 1930 con sus ya popularísimos «seis cilindros», a cuyos modelos iniciales han añadido últimamente dos más, mientras que la Ford mantendrá en su programa del año venidero su modelo A, introduciendo posiblemente algunas mejoras de detalle, pero nada más.

Estas mejoras de detalle no serán anunciadas por la Ford Motor Company, pero se sabe que en los laboratorios y talleres de la empresa se están realizando trabajos tendientes a aportar los a los coches que se produzcan en los próximos meses.

Otra importante fábrica, la Graham Paige, ha creado ya sus nuevos modelos de 1930, que comprenden tres coches de seis cilindros y dos de ocho, cuyos chasis y carrocerías ofrecen visibles mejoras.

Todos estos modelos, con la única excepción del tipo más barato, tienen transmisión de cuatro velocidades y juegos de engranajes «standards» especiales, que servirán de base para el programa manufacturero de la empresa de los dos próximos años.

Los precios de esta nueva línea presentan una apreciable reducción respecto de los precedentes, no obstante las mejoras aportadas. Todos los coches llevan «chasis» de 111 pulgadas (2 92 m) de base entre ruedas, y sus motores tienen un poder de 66 caballos.

*Sigue en la pag. 540*

## El esfuerzo más grande conocido en Chile en materia automovilista CARDONE Hnos. Ltda. Departamento de Automóviles

Hace algunos meses notamos en circulación en esta capital unos automóviles de lindo corte moderno, que lucían un radiador con una especie de reja niquelada como protección; al principio, fué sólo un comentario aislado nuestro el que hicimos a estos coches; después seguimos observando que cada día que pasaba su número aumentaba enormemente; y hoy, nos encontramos con ellos a cada paso y en todas partes.

Preguntamos a sus dueños quienes eran sus importadores de estas marcas de coches y nos contestaron que los estaba distribuyendo en Chile la prestigiosa y antigua firma comercial Cardone Hnos. Ltda. y que el Departamento de Automóviles estaba provisionalmente en Delicias N.º 2336, agregándonos que los automóviles Rugby y Durant son dentro de sus precios los de más alta calidad; los de menor consumo en bencina, aceites y repuestos; y lo de mayor eficiencia que ruedan en el país.

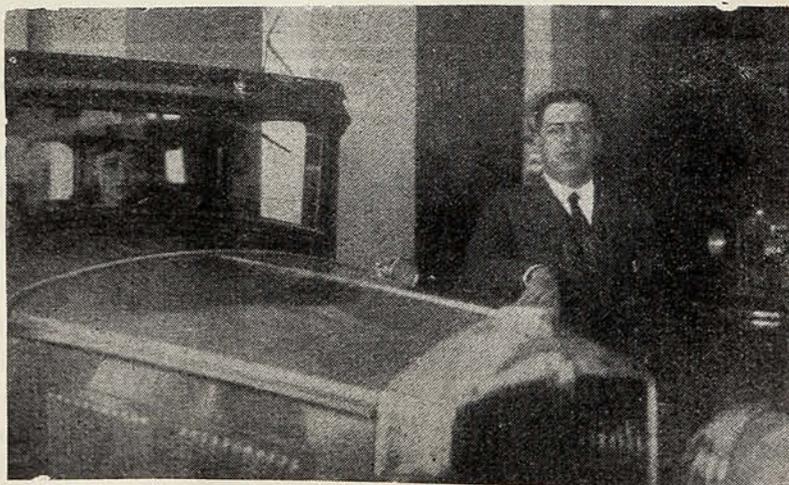
Con estos datos nos trasladamos en el acto a la oficina de los señores Cardone donde se nos recibió con la amabilidad y sencillez con que estos experimentados comerciantes acostumbran a atender a todo el público en general.

Pudimos imponernos entonces que el departamento de automóviles trabajaba bajo la experta dirección de uno de los hermanos y socios de la firma, don Luis Cardone, y que debido a su inteligente iniciativa se obtuvo la Agencia General para todo Chile de una de

las fábricas más importantes de Norte América la «Durant Motors Inc» de Detroit. El señor Cardone nos dice que la Durant Motors Inc. es la fábrica Norte-Americana que produce mayor cantidad de modelos de coches, pues llegan a cuarenta y los fabrica desde el reconocido coche Rugby turismo de 4 cilindros, modelo 40, considerado el más formidable competidor de los coches de bajo precio; vienen después los modelos intermedios «60» y «63», y terminan con los coches de gran lujo y eficiencia de la línea «66» y «70» y abarcando cada modelo 6 a 8 tipos diferentes.

Nosotros en consecuencia, dice el señor Cardone, tenemos en nuestras manos, puede decirse un monopolio, porque no hay ninguna otra agencia en Chile que pueda presentar al público una diversidad tan grande de coches y con la particularidad que sus repuestos son casi comunes para todos ellos.

Recién principian a llegarnos los coches de lujo y gran lujo y estamos en consecuencia en condiciones de poder atender las exigencias



*El Sr. Luis Cardone, socio de la firma Cardone Hnos.*

de los gustos más refinados de la clientela del país.

En calidad de motores todos vienen amparados y protegidos por el famoso motor Continental Sello Rojo recientemente perfeccionado por la Continental Motor que como Ud. debe saber, es la más poderosa prestigiada y antigua fábrica del mundo que trabaja en la fabricación de motores a explosión a cuya fábrica la Durant pagó el año pasado un millón de dólares, porque se le patentara para sí un perfeccionamiento en los motores que para ella fabricara. Este perfeccionamiento consiste en una mayor economía que la ya reconocida en los motores Continental Sello Rojo, de un 20% en bencina y 40% en aceite. Tal es la razón, porque hoy los coches que vendemos rinden sobre 10 klms. de recorrido, por cada un litro de bencina.

Vamos a probar con números lo que le estamos diciendo y al efecto le mostraremos la contestación de una carta que escribimos al señor Heriberto San Juan, Rogelio Ugarte N.º 1225, Santiago, y cuya contestación sírvase

leerla Ud., que dice: «Contestando su pregunta les diré que el último control de gastos de bencina que efectúe, mi coche Rugby el 20 del actual fué: se le puso 15 lts. de bencina estando el estanque completamente vacío y recorrió el coche 155 klms. quedando en el estanque 2 lts.»

Como Ud. puede ver recorrió entonces el coche 135 klms. con 13 lts., lo que resulta 11 klms y 923 mts por cada un litro de bencina. Tenemos como Ud. puede ver una infinidad de informes de personas serias y conocidas que reconocen en todo, las sobresalientes características de todas nuestras líneas de coches y camiones.

En carros de alta calidad tenemos los poderosos y lujosos coches Durant, modelo «66» y «70», estos últimos traen en el radiador una persiana que se abre y cierra automáticamente con el calor del radiador. Estos dos últimos modelos de coches son de gran potencia y han batido en Norte América todos los records en tercera velocidad tanto en terreno plano como subiendo cuesta y son de 4 velocidades en

#### *Actividades de la Industria.....*

*De la pág. 538*

Catorce de las principales fábricas de automóviles han producido 449,334 unidades de toda clase durante el pasado mes de Julio. Esas mismas Compañías—con la excepción de una—produjeron en Junio 510,230 unidades. La producción de esas 14 empresas, en los primeros 7 meses del año ha alcanzado a cerca de 3.600,000 auto vehículos.

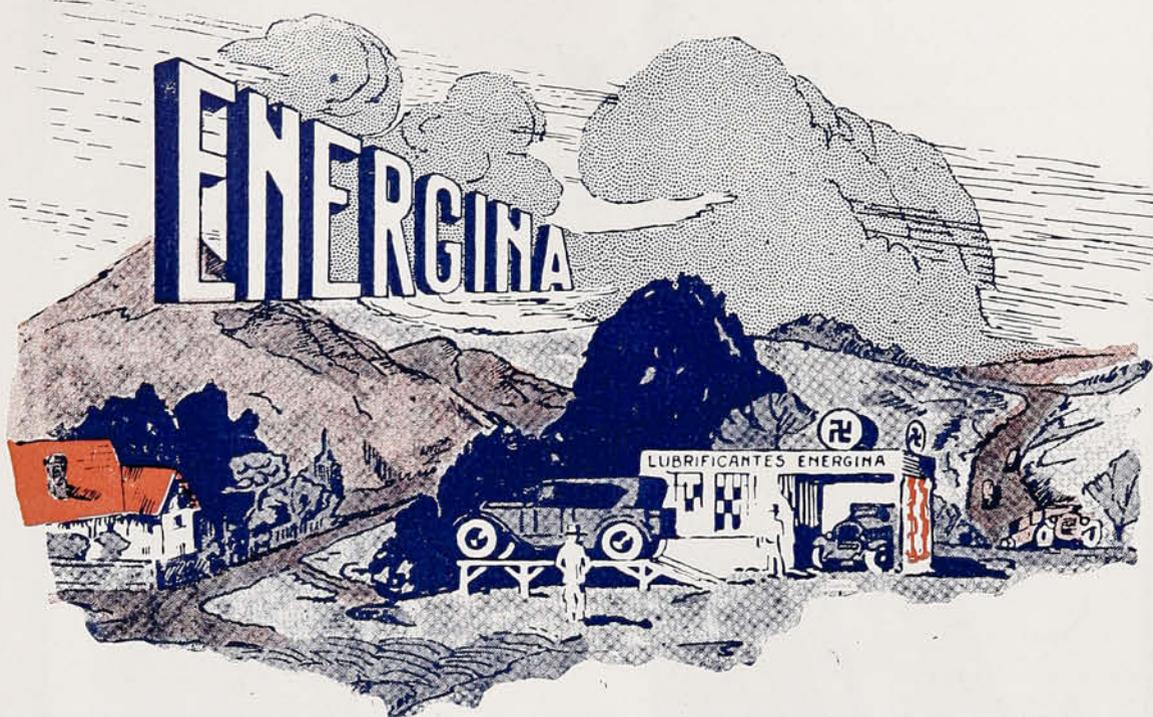
He aquí la lista de ellas por orden alfabético: Auburn, Buick Chevrolet, Chrysler, Ford, Franklin, Graham-Paige Hudson, Hupp, Nash, Oakland, Olds, Packard y Willys Knight.

Como se ve faltan en esta lista los nombres de varias importantes fabricas, tales como la Studebaker, Marmon, Pierce Arrow, Durant, Reo, etc. Compulsadas las cifras correspondientes a todas las empresas norteamericanas

se llega a un total de 3.800,000 para la producción automotriz norteamericana de los primeros siete meses del año.

Durante el primer semestre de 1929, las exportaciones estadounidenses de automóviles alcanzaron a la enorme suma de 354.874,924 dólares, con un aumento de más de 35 por ciento sobre el monto de lo exportado en igual período en 1927, que llegó a 262.674,563 dólares.

Comparativamente, con las ventas internas de automóviles, las ventas exteriores han aumentado mucho más rápidamente y todo parece indicar que ese progreso de las exportaciones se irá acentuado en el futuro en proporciones cada vez mayores, aunque difíciles de prever con aproximación.



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:**

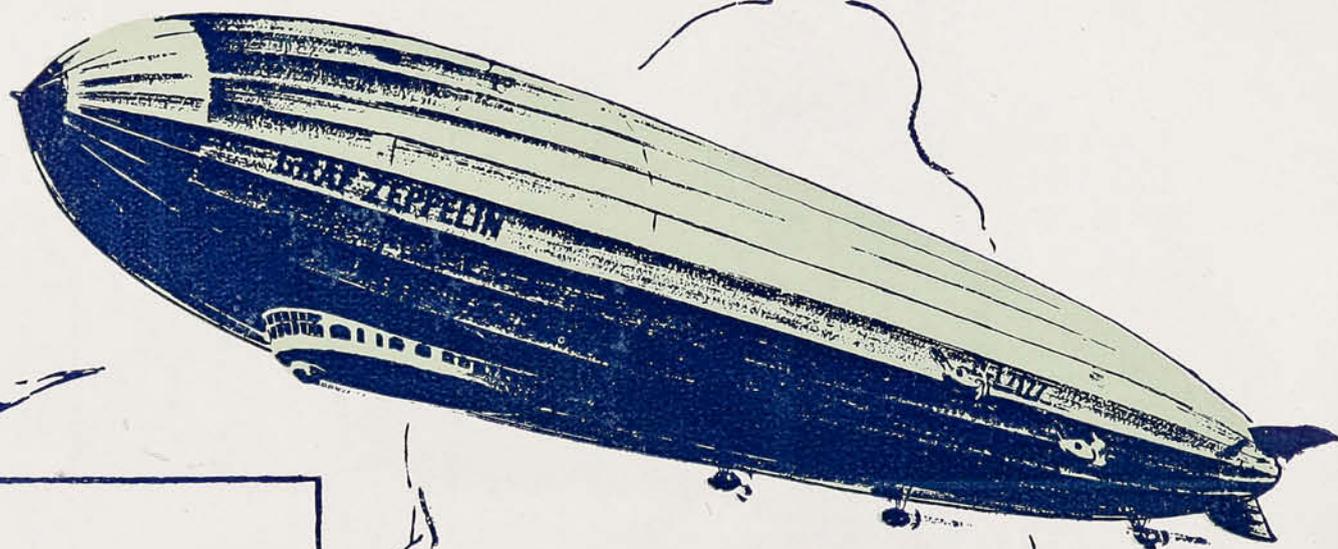
**“ENERGINA”**

**Para el funcionamiento perfecto del motor del automóvil**

SHELL - MEX CHILE Ltd.

Sucesores de

ANGLO - MEXICAN PETROLEUM CO. LTD.



LA VUELTA AL MUNDO  
CON LA AYUDA DE  
**VEEDOL**  
LUBRICANTES

avance lo que quiere decir: que el coche de mañana lo estamos recibiendo nosotros hoy.

Estos triunfos que estamos obteniendo en la distribución de carros en Chile es sólo un pálido reflejo de los que han alcanzado estos mismos en la República Argentina, en donde nuestros amigos la firma Ditlevsen & Co. Ltda. que son los Agentes Generales para esa República venden más de 10.000 unidades por año. Su poderosa organización cuenta con más de trescientos empleados de oficina; más de mil operarios en su Estación de Servicio y más de mil Agentes distribuidos en todo el territorio. En esta misma proporción y en relación con nuestro número de habitantes pretendemos que sea dentro de poco nuestra distribución en Chile.

Actualmente nosotros tenemos cubierto en los seis meses de trabajo que llevamos, más de la mitad de territorio del Chile con Agentes. Está todo el sur desde Santiago a Puerto Varas cubierto por ellos y cualquier excursionista Rugby o Durant puede viajar sin cuidado amparado por nuestra red de organización. En consecuencia, encontrará repuestos, atención y servicio, en casi todas las ciudades del sur.

Respecto a exposición todavía nosotros no queremos anunciarla al público a pesar de estar recibiendo ya modelos de lujo de automóviles; porque nuestro actual local no se presta para ello; lo haremos sí, cuando podamos presentarla con el lujo y confort que el distinguido público de esta capital se merece y las sobresalientes cualidades de nuestros coches lo exigen; y entonces, y sólo entonces, verá el público de Santiago un conjunto de carros para todos los gustos y todas las exigencias.

Por el momento la Estación de Servicio se lleva todos nuestros desvelos, porque no queremos tener un coche parado un sólo minuto, estamos obligados a servir a todos nuestros clientes que han venido de la mejor voluntad a dejarnos su dinero y los serviremos como ellos lo merecen, cuéstenos lo que nos cueste, porque sus coches están amparados por nosotros y recibirán la atención más esmerada que es posible prestarle. Estamos obligados a resguardar el nombre de los productores y a levantar muy alto la bandera de la Durant Motors Inc. y la de nuestra firma comercial, termina diciendonos el Sr. Cardone.



### Cositas dignas de recordarse

Un ruido lejano y preciso que oiga en el distribuidor indica generalmente un mal contacto en la escobilla de alta tensión. Este ruido es producido por la interrupción de la chispa, y muchos mecánicos lo consideran como manifestación de una ignición defectuosa.

Las bobinas de ignición tendrán mayor eficiencia cuando están calientes que cuando están frías, lo que explica la naturaleza variable

de las dificultades con que tropieza uno en ellas.

La distribución de tiempos en las válvulas puede aprobarse sin necesidad de descubrir el volante regulador a fin de ver las marcas de tiempo que tiene marcadas en la orilla. Esto es únicamente asunto de observar la posición de las válvulas cuando el cilindro número uno (que está junto al radiador), está en el punto muerto superior. Sin embargo, es trabajo que debe ejecutar un mecánico experimentado.



# 1829 - 1929

## NOVIEMBRE DE 1829

*Aprovechando la temporada de Primavera, la familia Gutiérrez se ha dirigido a Valparaíso en birlocho, viaje que han realizado sin ningún contratiempo en tres jornadas. El carruaje fué proporcionado por la Empresa Pérez.*

## AGOSTO DE 1868

*Don Jacinto Ordoñez, señora y familia se han dirigido a Valparaíso en ferrocarril. Mucho han vacilado antes de utilizar este cómodo y rápido medio de locomoción por creerlo peligroso. Los diarios del vecino puerto anuncian que han llegado sin novedad.*

## JUNIO DE 1903

*Se han dirigido a Valparaíso los señores Carlos Puelma Besa y Jorge Cornish en un automóvil Darracq de 6 H P. El viaje se hizo sin ningún contratiempo y si se toma en cuenta el poco poder de la máquina se comprenderá la pericia del conductor que hizo este trayecto en 10 horas.*

## OCTUBRE DE 1929

*En el aeródromo de «Los Cerrillos» ha aterrizado ayer el trimotor «Santiago» procedente de Buenos Aires, trayendo a su bordo 13 pasajeros entre los cuales venían algunos periodistas argentinos. El viaje lo han realizado como de costumbre en 8 horas.*

Nuestros abuelos vieron el birlocho, nosotros vemos el aeroplano y nuestros nietos. Qué verán?

Si hay algo en que se ha progresado extraordinariamente es en el transporte. Hacer

un viaje a Valparaíso hace un siglo era un heroísmo. Que una familia se trasladara al vecino puerto constituía un acontecimiento social. Se escribían impresiones de viaje y se les daba amplia publicidad, tal como hoy los relatos de exploraciones por el Africa Central o por el Polo.

Pasaron los años, llegó el ferrocarril, la jente espantada creía que las locomotoras eran monstruos que corrian sobre rieles echando bocanadas de humo. Cómo no se mata la jente que viaja en esos animales, preguntaban.

Corrió el tiempo, el ferrocarril ya se hizo familiar; ya eran muchos los que se atrevían a viajar en él. Se progresaba.

Casi de improviso vino el automóvil con el siglo veinte. El espanto del público llegó a su limite. Sucedió lo mismo que con el ferrocarril y el automóvil era ya familiar. Tan familiar es que los perros no le ladran y las caballos no se espantan.

Por último el avión cerró con un broche de oro el símbolo de la civilización, acortó las distancias, aumentando las velocidades. Al principio se le temía, lo mismo que al tren y al automóvil. Desgraciadamente queda aún mucha jente con esta idea. Volar en avión es matarse, dicen por ahí. Actualmente hay tanto peligro en un avión como en un auto y quizás haya más en el segundo. Si un aeroplano vuela a 500 metros de altura y le falla el motor tiene el piloto muchos recursos para salvarse. Si un automóvil corre a 40 kilómetros en una ciudad y en una esquina se le presenta otro, chocan, los conductores y los pasajeros tienen dos soluciones el hospital o el cementerio...

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

Así como ha desaparecido por completo el temor por el ferrocarril y los autos, tiene que desaparecer también el que existe por la aviación. Esperemos con paciencia.

Un siglo atrás un viaje a Valparaíso demoraba 3 días, hoy día se puede hacer por el aire en poco menos de una hora. Qué será dentro de poco tiempo más? Ir a Europa será lo mis-

mo que ir hoy a Valparaíso. Los precios de movilización estarán al alcance de todos los bolsillos. Se extenderá el progreso como consecuencia lógica de la unión de los países.

Con el automóvil y el aeroplano se ha logrado solucionar el problema que tenía estancada la civilización mundial. La distancia.

FALGHART.

## Estadística mensual de los vehículos motorizados matriculados durante el mes de Septiembre en Santiago, Providencia y Ñuñoa

### Santiago

Particulares	
Ford.....	36
Chrysler.....	12
Chevrolet.....	11
Hudson.....	11
Nash.....	9
Essex.....	8
Whippet.....	8
Plymouth.....	5
Pontiac.....	5
Citroen.....	5
Dodge.....	3
Durant.....	3
Cadillac.....	2
Studebaker.....	2
Oakland.....	2
De Soto.....	2
Buick.....	2
Hupmobile.....	1
Marquette.....	1
Willys Knight.....	1
Graham Paige.....	1
<b>Total.....</b>	<b>130</b>

### Autobuses

Brockway.....	3
G. M. C.....	2
Republic.....	2
<b>Total.....</b>	<b>7</b>

### Alquiler

Ford.....	8
Chevrolet.....	3
Plymouth.....	1
Chrysler.....	1
Durant.....	1
Whippet.....	1
Essex.....	1
Oakland.....	1
<b>Total.....</b>	<b>17</b>

### Autocamiones

Ford.....	59
G. M. C.....	20
Chevrolet.....	12
Dodge.....	8
Federal.....	1
Brockway.....	1

International.....	1
Reo.....	1
Republic.....	1
Plymouth.....	1
Essex.....	1
Whippet.....	1
Peugeot.....	1
Fiat.....	1
<hr/>	
Total.....	109

**Providencia**

Particulares

Ford.....	6
Dodge.....	4
Marquette.....	2
Auburn.....	1
Buick.....	1
Essex.....	1
Hudson.....	1
Pontiac.....	1
Studebaker.....	1
<hr/>	
Total.....	18

Autocamiones

Berliet.....	7
Ford.....	6
Chevrolet.....	1
G. M. C.....	1
International.....	1
<hr/>	
Total.....	16

**Ñuñoa**

Particulares

Ford.....	5
Dodge.....	4
Essex.....	4
Graham Paige.....	3
Auburn.....	1
Chandler.....	1
Chrysler.....	1
Crossley.....	1
De Soto.....	1
Erskine.....	1
Fiat.....	1
Gardner.....	1
Mac Farlan.....	1
Marquette.....	1
Oakland.....	1
Oldsmobile.....	1
Pontiac.....	1
Peerless.....	1
Renault.....	1
Whippet.....	1

Total.....	32
------------	----

Autocamiones

Chevrolet.....	5
Ford.....	3
Austro Fiat.....	1
Studebaker.....	1

Total.....	10
------------	----

(Sigue al frente)

**Hágase un paseo largo**

Los automovilistas que reciben demostraciones con automóviles nuevos deben tener presente que cualquier automóvil parece caminar más a prisa de lo real si se acelera repentinamente. No fijándose en este detalle,

muchas personas llegan a la conclusión de que el automóvil no marcha con comodidad a una velocidad elevada. Se acostumbra uno a las grandes velocidades dejar que el automóvil se acelere poco a poco a fin de evitar sacudimiento. La aceleración violenta resulta muchas veces perjudicial a la demostración.

## RESUMEN GENERAL

**SANTIAGO**

	Total anterior	Aumento en Setiembre	Total
Particulares .....	6,281	130	6,411
Alquiler.....	1,240	17	1,257
Autobuses.....	608	7	615
Autocamiones.....	2,651	109	2,760

**Ñuñoa**

Particulares .....	487	32	519
Autocamiones.....	297	10	307

**Providencia**

Particulares .....	552	18	570
Autobuses.....	26	...	26
Alquiler .....	8	...	8
Autocamiones.....	188	16	204
Totales.....	12,338	339	12,677

**RESUMEN POR MARCAS**

Whippet.....	152
Citroen.....	123
Cadillac.....	122

## Particulares y Alquiler

Ford .....	2,527
Chevrolet .....	966
Buick.....	513
Chrysler.....	469
Hudson.....	467
Essex.....	447
Dodge.....	376
Studebaker.....	267
Fiat.....	259
Nash.....	238
Chandler.....	210
Pontiac.....	209
Packard.....	200
Rugby.....	155

## Autocamiones y Autobuses

Ford .....	1,925
Chevrolet .....	726
Brockway.....	252
G. M. C.....	247
Republic.....	190
Dodge.....	185
White.....	35
Renault.....	34
Studebaker.....	24
United.....	23
Saurer.....	23
Citroen.....	23
Fiat.....	17

En nuestra próxima edición publicaremos datos estadísticos de otras localidades.

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



## AUTOMÓVIL CLUB DE CHILE

DELICIAS 1171 — TELÉFONO 87344 — CASILLA 3320

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

### DIRECTORES

Señores: Vasco de Larraechea, Alberto Carmona, Javier Gumucio V.,  
Manuel Barahona y Enrique Kaulen.

## SESIÓN ORDINARIA N.º 35 DEL 21 DE AGOSTO DE 1929

Presidió el señor Heiremans con asistencia de los Directores señores Blurton, Kaulen, Gumucio, Larraechea y Concha y los socios señores Gustavo Vargas y Alejandro Gumucio.

Excusaron su inasistencia los señores Carmona y Raúl y Manuel Barahona.

**Acta.**—Leyose el acta anterior, siendo aprobada.

**Insignias.**—El señor Larraechea, hizo moción en el sentido de que se postergase la resolución adoptada sobre las insignias, hasta ver la mejor manera de solucionar el problema con el concesionario actual. Se acordó así.

**Comunicación a Valparaíso.**—También mocionó el señor Larraechea que en vez de enviarse a Valparaíso una copia detallada del acta de la reunión especial realizada con el representante de la Asociación Automovilista de Valparaíso señor Vigil se le enviase una copia del acuerdo únicamente, pidiendo el acuse recibo.

**Calificación de socios.**—Se aclaró, que el alcance de designar una comisión calificadora de socios, que estaría en desacuerdo con los reglamentos, tiene por objeto únicamente asesorar al Directorio sobre las personas que solicitan su ingreso, cuya misión será informativa.

**Socios pendientes.**—Se acordó considerar como socios a los que les ha sido aceptada la

solicitud por el Directorio. También se acordó aplicar los reglamentos a los que no cumplen en sus pagos, de acuerdo con los estatutos.

**Nota del Ministerio de Fomento.**—Dióse lectura a la nota del Ministerio de Fomento y resolvióse que antes de contestar remitiendo los datos solicitados el señor Secretario se ponga al habla previamente con otras personas que realizaban los trámites correspondientes.

**Socios aceptados.** Fueron aceptados los siguientes socios: D. Luis Bisquert, presentado por el Dr. Alessandrini; D. Eduardo Cruz C. por el mismo; D. Cristóbal Espíldora por el mismo, D. Armendor Foradore por el mismo; D. Aurelio Moreira por D. Oscar Concha; D. Ramón Valdivieso por el Dr. Alessandrini; doña Ida Besa de Vicuña por D. Eduardo Betteley.

**Comisión de Turismo.**—Leyose el acta de la comisión de turismo, siendo aprobada.

**Acuerdo.**—Se tomó acuerdo sobre la labor de la comisión Deportiva; entendiéndose que entenderá únicamente en cuestiones de control y organización de pruebas deportivas,

**Cuadro de socios.**—Acordóse igualmente construir un cuadro donde serán colocados por listas alfabéticas los socios de la Institución, con el pago de sus cuotas.

Levantóse la sesión, siendo las 20.35 horas.



## Asociación de Automovilistas de Ñuble CHILLÁN

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

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

### SESIÓN ORDINARIA N.º 36 DE 28 DE AGOSTO DE 1929

Presidida por el señor Heiremans se efectuó la sesión, asistiendo los Directores señores Barahona, Raúl y Manuel, Kaulen, Carmona, Gumucio y Concha y el socio señor Alejandro Gumucio.

**Acta** —Leída, fué aprobada el acta anterior.

**Nota a la A. A. V.**—Se resolvió contestar la nota enviada por el señor Vigil, sobre el acuerdo efectuado con el A. C. de Chile remitiendo las notas que deberán suscribir ambas instituciones para las autoridades, gestionando en ellas diversas franquicias, que fueron objeto del acuerdo anterior.

**Mr. Bauer.**—Para preparar el programa de festejos a Mr. George Bauer, se resolvió esperar la llegada del aludido a Santiago.

**Nota a la A. A. de Traiguén.**—Resolvióse enviar copia a la Asociación de Automovilistas de Traiguén, informándoles de la nota del Ministerio sobre fondos para caminos.

**Comida mensual.**—A este respecto acordóse

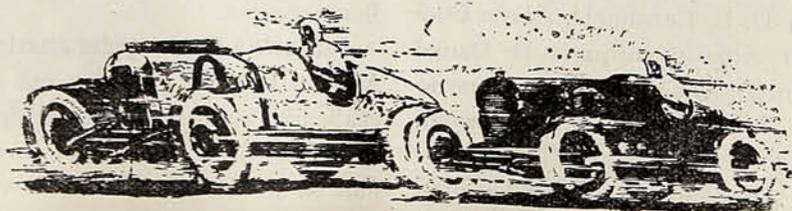
enviar la circular de práctica para la comida mensual del 4 de Septiembre a la que asistiría Mr. Bauer.

**Insignias.**—Referente a las insignias y después de escuchar al señor Callis, resolvióse que éste siguiera confeccionando las insignias, debiendo previamente platear las existentes, con una gruesa capa más resistente que la actual, agregando los trabajos de patinado de humo, barniz, etc., y enviarle una carta autorizándolo a que las confeccione hasta el número de cuatrocientas.

**Insignia para Mr. Bauer.**—Acordóse obsequiar a Mr. Bauer la insignia de plata existente, colocada sobre una plancha de onix nacional.

**Acta comisión legal.**—Leyóse el acta de la sesión de la Comisión jurídica, relativa a los acuerdos sobre ventas de automóviles a plazo. Fué aprobada.

A las 20.20 horas se levantó la sesión.





## Asociación de Automovilistas de Victoria

### VICTORIA

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

### SESIÓN ORDINARIA N.º 37 DE 2 DE SEPTIEMBRE DE 1929

Presidida por el señor Heiremans y con asistencia de los directores señores Barahona, Raúl y Manuel, Kaulen, Gumucio, Carmona y Concha y del socio señor A. Gumucio se abrió la sesión a las 18.30 horas.

El Pro-Secretario dió cuenta de la inasistencia de los señores Directores, señores: Blurton y Larraechea, por motivos de salud.

**Acta.**—Leídas las actas de las sesiones anteriores fueron aprobadas.

**Socios aceptados.**—Fueron aprobadas las siguientes: solicitudes de socios: D. Osvaldo Castro, por D. Raúl Barahona; D. Manuel Cruzat, por D. Ulises Herrera; D. Leonidas Bravo, por D. L. Bates; D. Arturo Fierro, por D. O. Concha; D. Carlos Camino, por D. R. Barahona; D. Octavio Moreno, por D. M. Martínez; D. Francisco Grau, por D. R. Gallo; D. Ciro Correa, por D. F. Lecaros; D. Daniel Yáñez, por D. E. Rodríguez; D. Ramón Barrero M., por D. R. de la Presa; D. Arturo Edwards, por D. E. Larraín; D. Jorge Soruco, por D. E. Valdivia; D. Luis Puelma, por D. E. Kaulen; D. Anselmo Alert, por D. O. Concha; D. Joseph Smith, por D. R. Barahona; D. Armando Duissillant, por D. E. Larrain; D. Aaron Osorio Vidal, por D. Alfredo Jorquera; D. Daniel Santelices R., por D. A. Gumucio; D. Eduardo Bendjerodt, por D. H. Andrade G.; D. Germán Cornejo P., por D. E. Valdivia; D. Juan F. Terrisse, por D. E. Larrain; D. Oscar Guzmán

R., por D. E. Valdivia; doña María Carvajal F., por D. F. Castañeda; doña Julia P. de Cintolezi, por D. Enzo Cozzi; doña Mary Saxton Y., por D. Oscar Saxton, y doña Otilia E. de Heisse, por D. A. Heisse

**Carta a Valparaíso.**—Acordóse enviar a la Asociación de Automovilistas de Valparaíso, la carta anteriormente redactada, referente al acuerdo a que se había llegado con nuestra institución, indicándoles, que esperamos el envío de las notas que, firmadas por ambas partes se deberán elevar a las autoridades.

**Expreso Villalonga.**—Tomóse nota de la iniciativa del Expreso Villalonga, que ofrece un servicio especial para los automovilistas que crucen las fronteras allanándoles dificultades aduaneras, y resolvióse hacerlo conocer a los automovilistas en general.

**Jahuel.**—Referente a la organización del paseo a Jahuel resolvióse que se unirían en comité las cuatro comisiones que intervendrán en la organización de la fiesta anual del A. C. de Chile También resolvióse citar al Administrador del Balneario, para determinar los elementos con que cuenta y arreglar los detalles urgentes.

**Banquete a los delegados americanos.**—El señor Manuel Barahona dió cuenta de las gestiones realizadas para la organización del banquete que el A. C. de Chile debe preparar en homenaje a la Delegación Norteamericana al Se-



## Asociación de Automovilistas de Bío - Bío LOS ANGELES

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

gundo Congreso de Carreteras, haciendo conocer, también, la lista de las personas invitadas.

**Carnets.**—Acordóse entregar al fabricante de carnets el anticipo de ciento cincuenta pesos que solicita.

**Asociación de Motociclistas.**—Resolvióse no

acceder a lo solicitado por la Asociación de Motociclistas, que pide se le alquile una pieza en el local y se le permita colocar su placa en la puerta. Esta medida se adoptó por considerar que el local sería estrecho.

No habiendo otros asuntos que tratar, se levantó la sesión a las 20 30 horas.

### SESIÓN EXTRAORDINARIA DE 7 DE SEPTIEMBRE DE 1929

Se inició la sesión a las 11.30 horas.

Presidida por el señor Heiremans, y con asistencia de los señores Barahona, Raúl y Manuel, Kaulen, Gumucio, Larraechea y Concha y con asistencia del socio D. Alejandro Gumucio, se inició esta sesión especial, con el objeto de tratar únicamente, la mejor forma en que se organizará el banquete que el A. C. de Chile ofrecerá a la Delegación Norteamericana al Segundo Congreso de Caminos de Río de Janeiro, a su paso por Chile.

Después de discutir ampliamente el tema, en lo que respecta a las personas que la Insti-

tución debería invitar a este acto, que se efectuará el 17 de Septiembre a las 21.30 horas en el Club de la Unión, se acordó:

Ordenar la impresión de tarjetas especiales para la invitación

Invitar, además de los delegados, a los miembros de las comisiones del A. C. de Chile en representación de los asociados.

Serán invitadas también las autoridades y demás personas que tengan alguna atingencia con la misión de la Delegación aludida.

Siendo la 12.20 horas se levantó la sesión.



## Asociación de Automovilistas de Talcahuano CASILLA 180 — TALCAHUANO

Presidente... José Maritano.    Secretario..... Manuel Villalobos  
 Vice..... Jorge Acharán.    Tesorero..... Manuel F. Osben  
 Directores.—Manuel Sotomayor, Enrique Armstrong, Rogelio León, Luis Macera y Amadeo León.

## La Asociación Internacional de Automóvil Clubs reconocidos celebra sus bodas de plata

La Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus, institución a la cual están afiliados los Clubs Automovilísticos más importantes del mundo, cumple en el presente mes de Octubre el 25° aniversario de su fundación.

Durante la semana comprendida entre los días 7 al 12 de Octubre se deben haber realizado los festejos conmemorando tan fausto acontecimiento, precisamente en los momentos en que se celebra la Exposición de Automóviles de París

Creemos superfluo insistir sobre los méritos y prestigio de esta institución, cuya autoridad sobre el automovilismo es mundialmente reconocida y respetada.

Solo nos limitaremos a recordar que el

Automóvil Club de Chile está afiliado a ella por lo que siente una satisfacción especial en el aniversario que ahora se celebra.

Entre los festejos figura una recepción en el Ministerio de Relaciones Exteriores de Francia en la que estarán presentes los representantes diplomáticos acreditados. También se obsequiará una medalla de oro al Barón de Zuylen, cuyas bodas de plata con la presidencia de la institución coinciden con el 25° aniversario de la misma. Se acordó crear un premio para ser otorgado al automovilista que durante el año realice la mejor hazaña deportiva, siempre que ésta sea verdaderamente sensacional. La primera medalla corresponderá al mayor Seagrave por su brillante performance adjudicándose el record de velocidad.

---

## Sociedad Industriales Automovilistas y Garages de Chile

El 23 de Agosto último se reunieron los socios fundadores de esta Institución. Estaban presentes numerosos representantes de las diferentes ramas de la industria nacional relacionada con el automovilismo.

Se tomó el acuerdo de adherirse a la Exposición Internacional de Ferrocarriles, Caminos, Turismo y Automovilismo que se celebrará en Diciembre próximo.

Otra de las resoluciones fué obtener de las autoridades una rebaja en el precio de las patentes para los automóviles usados. Es sabido que existen en Santiago al rededor de 10,000 automóviles antiguos que están arrumbados

en los garages o en los locales de venta de autos de segunda mano. Estos coches podrían ser adquiridos por gente de escasos recursos para transformarlos en camiones para el transporte comercial. Así el pequeño industrial tendría una oportunidad para adquirir un automóvil a un bajo precio y poder trabajar con él. Es pues muy justa la petición de la Sociedad al solicitar una rebaja en la patente.

El 28 de Septiembre último se reunieron nuevamente los asociados en un banquete con el objeto de conmemorar la fundación de la Sociedad y cambiar ideas para su futuro desarrollo.



## EL CUATRO CILINDROS AUN NO HA MUERTO

Hacen ya muchos años que los «multicilindros» acaparan la atención del público y la actividad de los técnicos,

Hasta 1904 los monocilíndricos habían conquistado terreno por su seguridad y robustez; el público no era entonces muy exigente ni en silencio ni en velocidad. A partir de esa época empezaron a aparecer los cuatro cilindros y un poco más tarde los seis; era entonces un éxito más de curiosidad que una realización mecánica que tuviese valor práctico. Los especialistas en monocilíndricos, como la marca decana de Puteaux, no podía rivalizar con sus entonces modernos 4 cilindros en lo referente a duración y economía. Y los motores de un cilindro de aquella época distaban mucho de ser una perfección, la válvula de aspiración no era comandada mecánicamente, las piezas de movimiento alternativo eran de un peso tal que su funcionamiento producía una inevitable trepidación y un ronquido característico que recordamos con sonrisas los automovilistas de aquel tiempo.

Sin embargo, eran motores imperfectos eran capaces de impulsar a aquellos chasis históricos a la velocidad que entonces se requería. En aquella época no había motivos para ser exigentes en suave suspensión y en «reprises» enérgicas.

Los 4 cilindros que nacieron en 1904 alcanzaron un merecido éxito, su equilibrio perfecto, su rendimiento técnico y su resistencia admirable que sobrepasa a la mayor parte de los multicilindros modernos. Los 4 cilindros a los que me refero, eran capaces de rodar 250.000 kilómetros sin deformar el bloc hacia la ovalización. Los multicilindros actuales presentan ese síntoma de vejez después de haber caminado 50 a 60 mil.

Es evidente que en Estados Unidos el nú-

mero de fabricantes especialistas en 4 cilindros ha disminuído y que su mayoría investiga y produce los motores en línea de 6 y de 8 cilindros. Pero quedan algunos fuertes productores que perfeccionando los 4 cilindros les han hecho llegar a una perfección excepcional, a un equilibrio completo.

Los cigüeñales con 4 descansos, la liviandad de bielas y pistones, la tubería de admisión y escape, la turbulencias de las culas a alta compresión han permitido realizar un milagro: los 4 cilindros de 1929 tienen todos la ventaja de duración, sencillez y economía de sus anteriores y se acercan mucho por su rendimiento a los mejores multicilindros de nuestra época. En el precio de un motor interviene en primer lugar el usinaje, es decir, la serie de operaciones requeridas para su terminación.

El 4 cilindros tiene menos usinaje que los otros; siendo menor el número de operaciones que requiere para su fabricación, su montaje y su puesta a punto; eso permite dar mejor por el mismo dinero. La fórmula en voga hoy, que consiste en dar más por el mismo dinero, deberá ser reemplazada por aquella expresada más arriba. Los multicilindros de muy bajo precio no podrán competir en calidad con los 4 cilindros de idénticas condiciones.

Los fabricantes europeos han tenido que ceder a las exigencias de la clientela presentando nuevas máquinas de seis y ocho cilindros, pero en la convicción de los ingenieros, conservan los 4 todo su prestigio.

En las pruebas de resistencia coches ingleses y franceses de 4 cilindros se han mostrado imbatibles, y minúsculos motores de menos de 1 litro y medio de cilindrada al servicio de chasis de sport han evidenciado las

ventajas de esa fórmula. Se trata de modernos 4 cilindros alimentados con compresor y que giran a un régimen vecino a 5 000 revoluciones para chasis normales.

Los más acreditados fabricantes del continente continúan produciendo 4 cilindros al lado de sus más modernos chasis exigidos por la clientela de nuestros días.

Y creemos fervientemente que para coches utilitarios y de pequeña cilindrada, los motores de cuatro cilindros seguirán animando los chasis más aconsejables y conocerán un éxito muy legítimo.

MR. RIEN.

*Revista del A. C. del U.*

---

## El control del tránsito en los Angeles y la señalización

Los Angeles, ciudad norteamericana de angostas e irregulares calles, ha logrado aproximarse a un control de tráfico casi perfecto con un reducido cuerpo de agentes de tráfico, recurriendo a la aplicación liberal de reguladores mecánicos y coordinando el tráfico de vehículos y tránsito de los peatones. El control de los peatones se ha colocado en un mismo plano de importancia que el de los vehículos, considerándose más fácil de manejar el primero que el segundo.

Los Angeles tiene unos 500 agentes de tráfico y los dispositivos mecánicos reemplazan los servicios de 500 a 600 más. De ese número, 100 efectúan su tarea exclusivamente en los cruces cercanos a escuelas. En las intersecciones de la parte baja de la ciudad, que tiene un tráfico denso y febril, se han estacionado dos agentes, además de la señal eléctrica. Las esquinas de importancia secundaria tienen un solo agente, y en otros distritos un solo agente maneja de dos a ocho intersecciones, siendo sus principales obligaciones las de cuidar el equipo de señales y estudiar los medios de resolver los problemas que presenta ese distrito.

Uno de los problemas más difíciles de resolver es el de los niños que se dirigen a las escuelas en su caminata diaria y de las instituciones educacionales, y las autoridades de esa localidad declaran que el único control satisfactorio que han encontrado es el de los túneles. En 1924 se aprobó una moción que destinaba la suma de 500,000 dólares para cons-

truir cincuenta de esos túneles. Cuarenta ya se ha terminado.

Otro factor importante en la solución del problema del tráfico reside en el control de los peatones. Hace tres años, cuando se inauguró el sistema, se expresaron muchas dudas acerca de su eficacia. Pero aún los más pesimistas descubrieron pronto que unos cuantos segundos de espera eran compensados por un cruce tranquilo y libre de temores. Es muy común ver a varias personas esperando que las señales les den paso libre en intersecciones donde no hay ningún vehículo a la vista. Cada señal lleva la siguiente inscripción: «Los peatones deben obedecer las señales del tráfico».

Otro tipo de señal de tráfico que acaba de ponerse en práctica está diseñado exclusivamente para la protección de los peatones y se ha instalado en los cruces cercanos a las escuelas y en otros puntos en donde existe un denso tráfico de peatones que cruzan los boulevares. Esta señal es la misma que se halla actualmente en uso, salvo el hecho de que funciona con una indicación de «Pare» solamente y es operada por los mismos peatones.

Cuando un peatón desea cruzar una calle, se dirige a la señal y aprieta el botón. Inmediatamente el semáforo «Pare» detiene con su señal el movimiento de la columna de vehículos. Este semáforo permanece así quince segundos, proporcionando al peatón amplio tiempo para cruzar, luego baja automáticamente, permitiendo que la columna de vehículos siga circulando.



# CAMINOS

## EL ARBOL DE LOS CAMINOS

Hace apenas cinco años, en los comienzos de Junio de 1924, tuvimos la honrosa y grata satisfacción de asistir, representando los colores de la patria lejana, a una vivificante ceremonia que habrá de perpetuarse imperecederamente en nuestra memoria. En ese día solemne y luminoso, cuarenta ingenieros latino-americanos nos dimos cita en el poético y legendario parque de la Unión Panamericana, creado por la munificencia imponderable de Mr. Carnegie, para plantar en una de sus más agradecidas avenidas, un árbol, a memorial trae, llamado a simbolizar en sus follajes de esmeraldas, los votos de prosperidad que cada uno de nosotros anhelábamos para el progreso creciente de las veinte naciones que en esos momentos representábamos.

En esa ceremonia inolvidable, en que se dejó oír la palabra tranquila y convencida del Presidente Coolidge; la frase culta y doctoral del secretario de Estado Mr. Hughes y el tono vibrante y casi paternal de Mr. Rowe y en presencia todavía del prestigioso cuerpo diplomático residente en Washington, cuarenta ingenieros latino-americanos, como lo decíamos, plantamos un árbol, cuyo tronco lánguido mecido por brisa primaveral, era apenas un tímido augurio de futuro y a la sombra de su naciente follaje nos dimos la satisfacción de organizar, con espíritu de alto altruismo, una institución, The Pan American Highway Commission, cuyas posteriores y potentes actividades ni los más optimistas de entonces siquiera vislumbrábamos.

Y bien, ese faro luminoso de bien público, tan humildemente nacido al calor de un entusiasmo del momento, ha dado ya vida a dos grandes Conferencias Internacionales de Caminos, la de Buenos Aires de 1925 y la de Río Janeiro de 1929 y próximamente habrá de generar, en Atlantic City, una nueva y más potente asamblea, llamada a propiciar en forma definitiva la realización práctica de una idea genial que desde su advenimiento a la primera magistratura viene prestigiando el ilustre Presidente Hoover: La Carretera Pan-Americana.

Esos a lo menos son, los propósitos exteriorizados en la gira de buena voluntad que viene realizando en estos momentos por nuestro Continente, la delegación de prominentes ciudadanos de Estados Unidos que hoy nos visita y en cuyo personal se destacan prestigiosos cooperadores de aquella genial concepción, entre los cuales son dignos de mención especial los señores Walter Drake, sub-secretario de Comercio; Fred Reimer, presidente de la American Road Builder's Association, H. Rice, consejero de la General Motors, y Thomas Mac Donald, el conocido y muy apreciado jefe del Bureau of Public Roads de aquella gran nación, quienes en su triunfal gira por diversas Repúblicas sudamericanas, habrán ya podido aquilatar el entusiasmo, el febril entusiasmo con que las jóvenes naciones de este Continente vienen acometiendo el desarrollo de sus crecientes vías de comunicación.

Al dar la bienvenida a los ilustres apóstoles

de tan magna obra en gestación y recordando que cada uno de ellos fueron partícipes de la ceremonia profética de 1924, deseamos pedirles que a su regreso a Washington vayan en peregrinación patriótica al legendario parque de la Union Pan-Americana y digan al memorable árbol de los caminos, que uno de sus más modestos plantadores le recuerda con los afectos de un soñador, agregándole todavía

que se complace en adivinarlo arraigado, fuerte, lozano y humbroso, otorgando ya a todo un Continente la semilla prolífica germinada en su tupido y verde ramaje y que los vendavales huracanados del progreso se encargan de esparcir y sembrar en tierras de promisión.

SANTIAGO MARÍN VICUÑA.

## Importantes Obras Camineras en el País

### 233 MILLONES DE PESOS PARA PUENTES Y CAMINOS

El Congreso ha despachado diversas leyes camineras especiales que; en conjunto, autorizan la inversión de 233 millones de pesos, de manera que en breve tiempo podremos contar con una magnífica red caminera.

Damos a continuación un estado de lo que está en construcción y en estudio.

#### CAMINOS EN CONSTRUCCION

Con cargo a estos fondos ya están contratados y en ejecución los veinte caminos siguientes:

Valparaíso a Casablanca (1.<sup>a</sup> sección), Valparaíso a Casablanca (2.<sup>a</sup> sección), Casablanca a Curacaví, Curacaví a Marruecos, Santiago a Melipilla, Melipilla a San Antonio; Polvorines de Batuco, Santiago a San Bernardo, Paso Inferior «La Polvareda», San Bernardo a Nos, Cauquenes a Chanco (1.<sup>a</sup> sección), Cauquenes a Chanco (2.<sup>a</sup> sección), Constitución a Chanco, Troncal (sección Paso Hondo a Peñablanca), Concepción a Bulnes, Concepción a Talcahuano, Viña del Mar a Concón, Caminos del Aysen, Punta Arenas a Puerto Natales, Providencia al Tropezón.

Estos veinte caminos importan 90 millones de pesos y tienen una longitud de 535 kilómetros en total. El pavimento adoptado, que es

consecuencia lógica de su importancia y del tránsito que deben soportar, es el siguiente:

Caminos de concreto, 267 kilómetros; caminos betuminosos, 25 kilómetros; caminos de grava o piedra triturada, 243 kilómetros.

#### ESTUDIOS Y CONSTRUCCIÓN

Los estudios y construcción de estos caminos están a cargo directo y exclusivo del Departamento de Caminos de la Dirección de Obras Públicas, y su ejecución se ha llevado a efecto por el sistema de propuestas públicas, unas veces por suma alzada y otra por precios unitarios, según haya sido la naturaleza de los estudios realizados.

#### CAMINOS QUE SE TERMINARÁN EN 1929

Durante el presente año se entregarán a la explotación 150 kilómetros, cantidad que se duplicará en el próximo año.

#### NÚMERO DE OPERARIOS Y MAQUINARIAS

En la construcción de estos caminos se ocupan actualmente más de 3,200 operarios y se emplean maquinarias modernas.

### OTROS CAMINOS

Fuera de los caminos antes mencionados se construyen a lo largo de todo el territorio numerosos otros de monto más reducido, que están a cargo de los ingenieros de Provincia, controlados por los Intendentes.

En estos caminos se han invertido en el presente año, doce millones de pesos.

### PUENTES CARRETEROS

Como complemento de las carreteras en construcción, se hacen actualmente 36 puentes definitivos con un valor de 20 millones. El estudio y construcción de estos puentes está a cargo directo y exclusivo del Departamento de Caminos de la Dirección de Obras Públicas y con fondos que provee la Ley de Puentes vigente.

### NUEVOS CAMINOS

De acuerdo con el vasto plan de caminos, cuya realización se persigue con tanto empeño, el Departamento de Caminos tiene ya listos para pedir propuestas los 18 caminos siguientes:

□ Pozo Almonte a Huara, Pintados a Brac, Viña del Mar a Calera y Los Andes, Los Andes a Juncal, Santiago a Colina, Colina a Cuesta de Chacabuco, Cuesta de Chacabuco, Chacabuco a Los Andes, Estación Baticu a Lampa, Santiago a Lampa por Carrascal, Melipilla a Ibacache San Antonio a Cartagena, Lillo al sur (sección Cardonal-Yali), Macul a La Florida, Requegua a Malloa, El Tambo a Estación Malloa, Osorno a San Juan de la Costa, Valdivia a La Unión.

Estos 18 caminos, cuya ejecución se reali-

zará pronto, tienen una longitud de 405 kilómetros, importarán más o menos, 60 millones de pesos y la construcción puede emprenderse con los recursos de las leyes vigentes.

### RESUMEN

La labor caminera actual del Departamento de Caminos, es en resumen la siguiente:

1.0—Actualmente están contratados y en trabajo 20 grandes caminos con una longitud total de 535 kilómetros y con un valor de 90 millones de pesos.

2.0—Se construyen caminos por los ingenieros de provincia, con fondos especiales por contratos de menor importancia, por un valor de 12 millones de pesos.

3.0—Están terminados los estudios y listos para pedir propuestas de 18 caminos, con una longitud total de 405 kilómetros y un valor de 60 millones de pesos.

4.0—Se construyen actualmente 36 puentes definitivos, con un valor de 20 millones de pesos.

Como la red caminera de la República se compone de 21.430 kilómetros de camino de primera clase, 17.864 kilómetros de camino de segunda clase, se llega a la conclusión que las construcciones emprendidas por el Gobierno, representan un 2,5 por ciento de la longitud total de los caminos de primer orden; que una vez contratados los caminos, cuyos estudios están listos (405 kilómetros), la longitud total de caminos definitivos será de 938 kilómetros, que representan 4,3 por ciento de la red caminera de primera clase.

La construcción de estos caminos habrá de mandado un desembolso de 150 millones de pesos.

Como esta cifra de 4,3 por ciento quedó

---

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

bajo los límites de otros países, cuya red de caminos definitivos alcanza a 8 por ciento de la red de caminos, se llega a la conclusión de que para alcanzar ese índice habrá que invertir una suma no inferior a 300 millones, que excede en 80 millones a los recursos actualmente disponibles.

Estas 80 millones podrían obtenerse mediante leyes similares a la Ley de Caminos de la provincia de Santiago, que autoriza la inversión de 26,5 millones agrupando provincias de potencia económicas similares. Las que podrían emprender la construcción de sus propios caminos por recursos por ellas mismas proporcionados.

#### CONSERVACIÓN DE LOS CAMINOS

Un problema muy importante restaría para resolver y es la conservación de esta red de caminos definitivos, que podrían llamarse interprovinciales y cuyos beneficios interesan a toda la colectividad.

Según las conclusiones aprobadas por el primer Congreso de Caminos, celebrado en Buenos Aires, y ratificadas en el segundo, celebrado en Río de Janeiro, para que la conservación de los caminos sea económica y útil, es necesario que ésta se realice bajo una dirección experimentada y técnica, por personal permanente y preparado, con atribuciones suficientes

---

## Las carreteras en algunos países europeos

Los turistas ingleses son gente que quieren saber antes de la partida si las excursiones por el continente tendrán el grado de placer turístico que esperan.

Las carreteras inglesas, que son en general cuidadas y amplias, con los servicios de socorro y de vigilancia bien provistos, les hace naturalmente exigentes y les tiene afinado el gusto por las carreteras buenas.

El magazine inglés «Autocar» ha dedicado a esta cuestión un artículo interesante. Se trata de las impresiones de un automovilista que en el curso del año pasado se entretuvo recorriendo por Europa unos 45 mil kilómetros por carretera.

Resumimos sus más destacadas opiniones en las siguientes líneas.

«Francia está dotada de una red de carreteras maravillosamente extensa y tupida. Pero sus carreteras no tienen término medio. O son muy buenas o son muy malas. Las mejores son las que irradian alrededor de París. En él este son muy agradables. En la Normandía y en la Bretaña son francamente malas.

En Suiza las carreteras son bastante malas; a veces están sembradas de clavos, que provo-

can numerosos pinchazos. La conservación deja bastante que desear, salvo en el norte de Lucerna y en los alrededores de Ginebra, donde el alquitranado es bastante regular.

Alemania está dotada de una red de carreteras en bastante buen estado; no obstante, la Baviera posee carreteras malas, sobre todo en invierno. El suelo austriaco necesita de un entretenimiento costoso. De Viena a Graz, camino de Italia y camino de Budapest, las carreteras son pasables; son buenas las de Salzburgo hacia Munich e Innsbruck y en el paso la cuesta de Alberg. (Conviene hacer observar, referente al paso de esta cuesta que una fórmula feliz ha sido adoptada por los ferrocarriles austriacos; cuando la nieve imposibilita el paso por la carretera del collado, es posible pasar por el túnel con el coche montado sobre un vagón de carga. Se evitan así derivaciones largas y obstáculos peligrosos).

Hungría es un país sorprendente; existen carreteras hermosas, y también una carretera, la de Viena a Budapest, estupenda. En cambio, desde Budapest a la Transilvania la red carretera es más que mediocre, y el polvo, en verano, hace las excursiones penosas».



*La presión de los gases de los estratos que empuja hasta grandes alturas un chorro de petróleo, es la latente energía natural libertada por el hombre.*

## ENERGIA APLICADA

*Entre las energías naturales que el hombre dominó y utilizó en su provecho, se destaca la contenida en la gasolina — derivado del petróleo— cuya potencialidad máxima la representa «SUPER ENERGINA» — energía hecha gasolina.*

*La pureza química de «SUPER ENERGINA» garantiza su completa combustión, sin dejar residuos en los cilindros y carburador, que originen corrosiones y desgastes de piezas. «SUPER ENERGINA» por lo tanto, evita las cuentas por reparaciones y alarga la vida del motor.*

# Super Energina

**Para la perfecta marcha de su motor, complemente con Aceite Energina el uso de «Super Energina»**

SHELL-MEX CHILE Limited

# 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 aún 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.

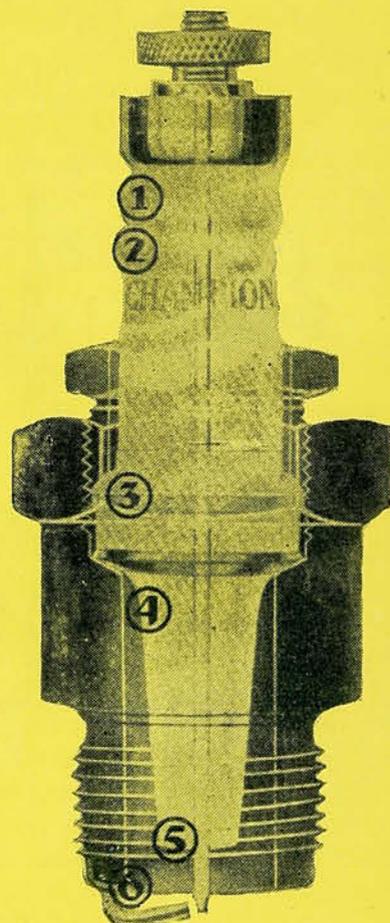
**5-6** Electrodo de aleación especial, muy mejorados que resisten las picaduras y el recalentamiento; su diseño científico asegura una chispa de intensidad máxima y un salto de chispa uniforme bajo cualesquiera circunstancia.

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 años.

Si no mantiene Vd. existencia de Bujías Champion en la actualidad, escriba Vd. en solicitud de nuestro Plan de Venta, catálogos y precios.



**CHAMPION**  
SPARK PLUG CO.

ÚNICOS DISTRIBUIDORES PARA CHILE  
CARLOS ORREGO y Cia. Ltda.  
SANTIAGO

## ESTADO DE LOS CAMINOS

Insertamos a continuación datos proporcionados por los Ingenieros de Provincias respecto al estado de los caminos.

### Provincia de Coquimbo

**CAMINO LONGITUDINAL.**—Desde el río Quilimari por el deslinde Sur de la Provincia; hasta la Cuesta de Pajonales deslinde Norte, está traficable y en buen estado. Antes de entrar al río Limarí por el Sur, conviene tomar el camino que sale a la derecha, para pasar por el puente. Hay un letrero. Sólo en Verano se puede pasar por el vado,

**CAMINO DE ILLAPEL A SALAMANCA POR EL PUENTE NEGRO.**—Está traficable por automóvil, en buen estado. Se llega frente a Salamanca, a orilla sur del río Choapa y como no hay puente, hay que preguntar por el vado, que es algo difícil para ubicarlo.

**CAMINO DE ILLAPEL A SALAMANCA, POR LA CUESTA DE ILLAPEL.**—Está en buen estado casi todo; pero como no hay puentes en el río Illapel, ni tampoco en el Choapa, es indispensable preguntar por los vados que continuamente están variándose.

**CAMINO DE SALAMANCA A CUNCUMEN.**—Está en regular estado, para autos. Está en reparación.

El camino desde Salamanca a Almendrillo (en la Cordillera), por la ribera sur del Choapa, está en buen estado.

**CAMINO A LOS VILOS A HUENTELAUQUEN HASTA PUERTO OSCURO Y LAS PALMAS.**—Está en mal estado, sobre todo la parte entre Los Vilos y Huentelauquen, sin embargo, se puede traficar en automóvil. Hay que tener cuidado en buscar o preguntar por el vado del estero de Agua Amarilla, como a 6 klm. al norte de Los Vilos.

**CAMINO DE COMBARBALÁ A COGOTI.**—En buen estado.

**CAMINO DE OVALLE A LA CUESTA.** (Mineral de Talca).—En buen estado.

**CAMINO DE OVALLE A TONGOY.**—En regular estado, pero traficable en automóvil.

**CAMINO DE OVALLE A PALOMA, EL PALQUI Y CHANARAL ALTO.**—Está en buenas condiciones para autos, pero todavía no tiene vado en el río Grande.

**CAMINO DE PALOMAS A JUNTAS Y TULAHUEN.**—Está en buenas condiciones para autos; no hay dificultad.

**CAMINO JUNTAS A RAPEL.**—Id. al anterior.

**CAMINO DE OVALLE A HURTADO.**—Está bueno hasta Cerón. Con dificultad se llega a Hurtado en auto.

**CAMINO DE ANDACOLLO A SAMO ALTO.**—En regular estado y algo peligroso por lo angosto.

**CAMINO DE ANDACOLLO A LA SERENA.**—En buen estado.

**CAMINO DE LA SERENA A COQUIMBO.**—Muy bueno.

**CAMINO DE LA SERENA A VICUÑA-RIVADAVIA, PAIHUANO Y LA UNIÓN.**—Bueno, sin ninguna dificultad.

**CAMINO DE RIVADAVIA A LA LAGUNA.**—Bueno.

**CAMINO DE RIVADAVIA A LOS BAÑOS DEL TORO.**—Buena la primera parte; malo los 14 klm. antes de llegar a los baños.

**CAMINO DE LA SERENA A CONDORIACO.**—Por Marquesa, bueno. Se está arreglando algunas pasadas en el estero Marquesa.

**CAMINO DE LA SERENA AL TOFO Y CRUZ GRANDE.**—Bueno.

**CAMINO A LOS CHOROS.**—Regular, traficable en auto.

**CAMINO DE LA SERENA A TONGOY.**—Bueno la primera parte. Malo desde la Cuesta de Tongoicillo a Tongoy. Se puede pasar en automóvil con cierta dificultad.

El camino principal que se puede usar para venir a Santiago, es el Longitudinal actual. El otro Longitudinal, por la costa, está en construcción; pronto también entrará en el número de los caminos en uso.

### Provincia de Aconcagua

**Viña del Mar a Calera (por Limache).**—Bueno.

**Viña del Mar a Calera (por Concón).**—Regular (hay que irse por Santa Inés).

**Calera a Nogales.**—Bueno.

**Colmo a Quintero.**—Regular

**Calera a Puntilla del Romeral.**—Bueno.

**Puntilla del Romeral a San Felipe.**—Más que regular.

**Nogales a Portezuelo del Melón.**—Regular.

**Portezuelo del Melón a Papudo.**—Bueno.

**Portezuelo del Melón a Ligua.**—Bueno.

**Valle Alegre a Zapallar.**—Menos que regular.

**Villa Alemana a Marga-Marga.**—Regular.

**San Francisco de Limache a Olmué.**—Bueno.

**Valparaíso a Alto del Puerto.**—Bueno.

**Alto del Puerto al km. 25,8.**—Bueno.

**Klm. 25,8 a Casablanca.**—En unos 3 klm. que se están pavimentando, menos que regular, en los demás, bueno.

**Alto del Puerto a Laguna Verde.**—Regular (hay que irse por Balmaceda).

**Casablanca a Cuesta Zapata.**—Bueno.

**Casablanca a Cuesta Ibacache.**—Bueno.

**La Playa a Orrego Abajo.**—Menos que regular.

**Orrego Abajo a Algarrobo.**—Menos que regular.

Valparaíso a Santiago por Los Andes.—Bueno.  
 Valparaíso a Santiago por Zapata.—Bueno.  
 Cuesta Chacabuco a Los Andes por Calle Larga.—Regular.  
 Cuesta Chacabuco a San Felipe por Rinconada.—Cortado por el estero de Pocuro; no hay puente.  
 Los Andes a San Felipe por Curimón.—Bueno.  
 Los Andes a San Felipe por Tocornal.—Más que regular.  
 Camino Internacional por Uspallata.—Más que regular. Bueno hasta el klm. 34, Río Blanco.  
 Los Andes a Jahuel.—Preferible hacia Santa María por Uribe, klm. 137,9 y no por El Olivo.  
 San Felipe a Jahuel.—Bueno.  
 San Felipe a Putaendo.—Más que regular.  
 San Felipe a Puntilla Romeral.—Más que regular;  
 Cumbre-Cuesta Melón-Catopilco-Rayado-Papudo.—Menos que regular, en cualquier lluvia los esteros se ponen intransitables.  
 Cumbre-Cuesta Melón-Catopilco-Zapallar.—Menos que regular.

Cabildo-Pedegua-Petorca-Chincolco;—Cortado en todos los pasos de los ríos Ligua y Petorca, frente a Cabildo y Petorca respectivamente.  
 Ligua-Longotoma-Quilimarí-Vilos.—Cortado en Longotoma por el paso del río.

#### PUNTES

Puente de Limache en Limache.—Bueno.  
 Puente Limache en Concón.—Bueno.  
 Puente El Olivar (Viña a Limache).—Bueno.  
 Puente Colmo (Colmo a Quintero).—Bueno.  
 Puente Quintero.—Bueno.  
 Puente San Pedro (Limache a Quilota).—Bueno.  
 Puente Boco en Boco;—Bueno, en reparaciones.  
 Puente Calera en Calera.—Bueno.  
 Puente David García.—Más que regular.  
 Puente Chagres.—Regular.

#### Provincia de Colchagua

Longitudinal Rancagua.—Regular.  
 „ Rancagua-Rengo.—Regular.  
 „ Rengo-Pelequén.—Bueno.  
 „ Pelequén-San Fernando.—Regular.  
 „ San Fernando-Quinta.—Bueno.

Rancagua a Doñihue.—Regular.  
 Doñihue a Coltauco.—Malo  
 Rancagua a Machalí.—Bueno.  
 San Fernando a Peralillo.—Bueno.  
 Cultro a El Olivar.—Bueno  
 Requino a Rincón.—Bueno.  
 Rosario a Quinta.—Regular.  
 Rengo a Panquehue.—Regular.  
 Pelequén a San Vicente.—Regular.  
 Lirios a Baños de Cauquenes.—Regular.  
 Tinguiririca-Puente Negro.—Regular.  
 Chimbarongo-Codegua.—Regular.  
 Chimbarongo-Peor es Nada.—Regular.  
 Rancagua a Cabrera.—Bueno.  
 Cunaco a Chépica.—Regular.  
 Paniahue a Lolol.—Regular.  
 Santa Cruz a Chépica.—Regular.  
 Chépica a Quinta.—Regular.  
 Pupilla a Huique.—Regular.  
 Peralillo-Marchigue.—Bueno.  
 Marchigue-Alcones.—En construcción.  
 Alcones a Pichilemu.—Malo.

Alcones a Las Damas.—Malo.  
 San Vicente a El Niche.—Regular.  
 Codao a Pichidegua.—Regular.  
 Rancagua a San Joaquín.—Regular.  
 Coltauco a Idahue.—Malo.  
 Machalí a Coya.—Regular.  
 San Francisco a La Punta.—Regular.  
 Rengo a Popeta y Las Nieves.—Regular.  
 Pelequén a Malloa.—Bueno.  
 San Fernando-Talcarahue.—Malo.  
 Rigolemo-Maquis-Lingues.—Malo.  
 Polonia a Roma.—Malo.  
 San Fernando-I o Moscoso.—En construcción.  
 Placilla a La Dehesa.—Regular.  
 Puquillay a Pucudegua.—Regular.  
 Puquillay a Uvas Blancas.—Regular.  
 Puquillay al De Abajo.—Regular.

#### PUNTES

Cachapoal, en Rancagua.—Bueno.  
 Claro, en Rengo.—Malo.  
 Antivero, en San Fernando.—Bueno.  
 Tinguiririca, en San Fernando.—Bueno.  
 Chimbarongo, en Quinta.—Bueno.  
 Zamorano, en San Vicente.—Bueno.  
 Zamorano, en El Niche.—Regular.  
 Cachapoal, en Codao.—Malo.  
 Chimbarongo, en Cunaco.—Regular.  
 Tinguiririca, en Apalta.—Bueno.  
 Chimbarongo, en Paniahue.—Bueno.  
 Chimbarongo, en Colchagua.—Bueno.  
 Liqueimo, en Liqueimo.—Bueno  
 Peralillo, en Peralillo.—En construcción.  
 Negro, en Pichilemu.—Bueno.  
 Claro, en Tinguiririca.—Bueno.  
 Claro, en Zúñiga.—Regular.  
 Chimbarongo, en Auquimbo.—Regular.  
 Chimbarodgo, en Cabrera.—Malo.  
 Las Toscas, en Santa Cruz.—Malo.

#### Provincia de Maule

Linares a Panimávida.—Bueno.  
 Linares a Palmilla.—Regular.  
 Palmilla al Emboque.—Malo.  
 Linares a la Cordillera por Llancaño hasta río Ancoa.—Bueno.  
 Desde este punto a Estero Hualles.—Cortado por falta de Puente.  
 Desde Estero Hualles a Las Lástimas.—Malo  
 Linares a Maica. Desde Linares hasta klm. 8.—Bueno.  
 Desde este punto hasta Maica.—Malo.  
 Camino Longitudinal Poniente. Sección río Putagan a río Achibueno por vado Jordán. (No existen puentes en ambos ríos).—Regular.  
 Longaví a Loma de Vásquez.—Regular.  
 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 río Putagán.—Regular.  
 Se pasa el río por vado, puente en construcción.  
 Hasta Paso de Queri.—Regular.  
 Linares a Yervas Buenas y Estación Villa Alegre.—Bueno.  
 Camino Longitudinal de Linares al sur.—Regular  
 Linares a Miraflores.—Bueno.

Miraflores a Longaví.—Hay puente en el río Liguay.  
—Regular.

Desde Longaví a Retiro.—Regular.

Retiro a Parral.—Bueno.

Longitudinal Linares a río Putagan.—Regular.

No se puede pasar por falta de puente.

Estación Putagan a Villa Alegre.—Regular.

Villa Alegre a San Javier y Talca.—Bueno.

#### DEPARTAMENTO DE LONCOMILLA

Camino Longitudinal desde puente Maule, San Javier, Villa Alegre y Estero de Putagan.—Bueno.

Hasta Estero Putagan.—El mismo camino que se aparta en Villa Alegre, La Esperanza y Yerbas Buenas.—Regular.

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

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

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

Vaquería a Villavicencio y Huerta del Maule.—Regular.

San Javier a Cauquenes, hasta el Klm 15.—Regular.

Resto.—Malo.

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

San Javier a El Sauce y Peñuelas.—Regular.

Villa Alegre a Río Putagan. (no hay puente).—Regular.

Estación Putagan a La Esperanza.—Regular.

Huerta de Maule a La Puntilla.—Regular.

San Javier a Constitución hasta Villavicencio.—Regular. Resto.—Malo.

#### DEPARTAMENTO DE PARRAL

Parral a Catillo, hasta Klm. 12.—Bueno.

Desde este punto a la Montaña.—Regular.

Longitudinal, desde río Perquilauquén hasta río Longaví.—Bueno.

Parral a la Montaña, hasta el Klm 30.—Regular.

De este punto a la Cordillera.—Malo.

Parral a Cauquees.—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.

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.

#### PUENTES

*Camino Longitudinal de Río Maule a Río Perquilauquén:*

Toledo.—Bueno.

Chanquico (En San Javier).—Malo.

Barros Negros.—Bueno.

La Vertiente.—Malo.

Loncomilla.—Bueno.

Trapiche.—Malo.

Liucura N.o 1.—Regular.

Liucura N.o 2.—Regular.

Cunaco.—Bueno.

Batuco.—Regular.

Agua Fría.—Bueno.

Ancoa.—Bueno.

Acceso Achibueno.—Bueno.

Achibueno.—Regular.

Lololingo.—Malo.

Longaví.—Bueno.

Los Tres Ojos.—Bueno.

Huacarneco.—Malo.

Carcamo (En Retiro).—Bueno.

Chimbarongo.—Regular.

Parral en Parral.—Malo.

Los Cardos.—Bueno.

Colliguay N.o 1 y N.o 2.—Regular.

*Camino de San Javier a Constitución:*

Loncomilla.—Regular.

Vaquería.—Bueno.

San Francisco.—Bueno.

*Camino de Linares a Yerbas Buenas y Villa Alegre*

Arrayanes.—Bueno.

Putagan.—Regular.

Las Toscas.—Regular.

El Llano.—Bueno.

San Miguel.—Bueno.

Las Cruces.—Bueno.

*Camino de Linares a Panimávida:*

La Flor.—Bueno.

Quiuquenes.—Bueno.

Putagan.—Regular.

La Matanza.—Malo.

Rari.—Malo

Caballo Blanco.—Regular.

*Camino de Longaví a La Montaña:*

Matancilla.—Regular.

Agua Buena.—Regular.

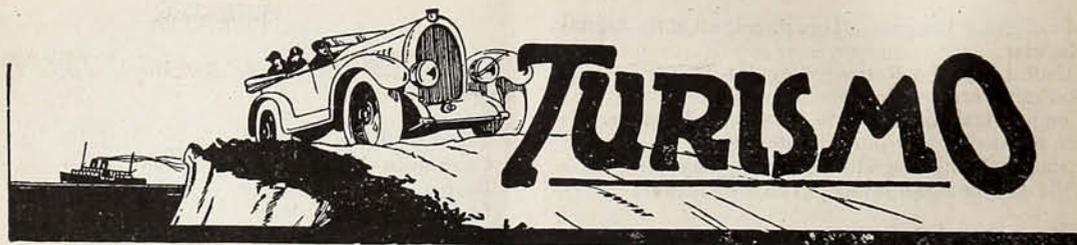
Hunganaes.—Regular.

Los Peumos.—Bueno.

Las Toscas.—Regular.

*Camino de Linares a Paso de Queri por San Juan:*

Putagan.—Bueno.



## El Festival de Jahuel Organizado por el Automóvil Club de Chile

Año a año ha venido realizándose en el Balneario de Jahuel la fiesta clásica de los automovilistas santiaguinos. La reunión efectuada durante los días 11, 12 y 13 del presente mes despertó gran entusiasmo desde el momento en que se anunció su organización.

El Automóvil Club de Chile, es digno recordarlo, nació en Jahuel durante la reunión de Octubre de 1928 con motivo de la fusión del Auto Club con la Asociación de Automovilistas de Santiago. Era, pues, un motivo muy simpático para conmemorar esa histórica fecha repitiendo el paseo que se venía realizando desde hace cuatro años.

La institución organizadora elaboró un programa de festejos en el que se incluían una serie de diversiones entre las que figuraban campeonatos de lawn-tennis y natación.

El número del programa que más atraía el interés del público era la clásica competencia de la cuesta, reservada para los pilotos que fuesen socios del Automóvil Club de Chile o de alguna institución afiliada a él.

El día Viernes 11 desde las primeras horas de la tarde comenzaron a llegar al Balneario los turistas después de haber recorrido desde Santiago los 117 kilómetros que lo separan de Jahuel. El camino parte desde la Plaza Chacabuco, pasa por Colina, la Cuesta de Chacabuco y Los Andes. No podemos seguir relatando los detalles del paseo sin antes dejar cons-

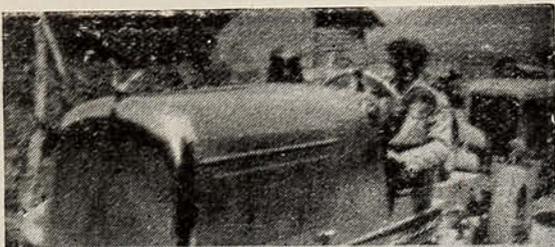
tancia, en forma muy especial, del magnífico estado en que se encuentra el camino.

Los automovilistas han de recordar el estado lamentable que presentaba hace uno o dos años atrás. Era prácticamente intransitable y no había agrado alguno pasar por él. Las autoridades camineras y muy especialmente el Ingeniero de la Provincia señor Pedro Asalgado L., han contriuido a mantener esa vía en las condiciones en que hoy día se halla. En la cuesta de Chacabuco se han ampliado las curvas y colocado defensas de piedras pintadas con colores visibles en la noche. En la parte sur de la cuesta hay material acumulado para efectuar las reparaciones que sean necesarias. El trozo de la Calle Larga de Los Andes y el que une esta ciudad con el Balneario están inmejorables.

El Sábado 12, durante la mañana, los pilotos aprovecharon para entrenarse, efectuando el recorrido de los 4,500 metros de la cuesta, para regular la carburación de los coches y para examinarlos prolijamente.

Esa misma mañana tuvo lugar el campeonato de lawn-tennis y en la tarde el de natación, pruebas que atrajeron la atención de los visitantes.

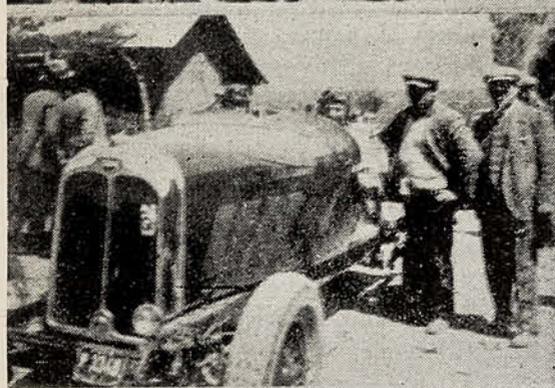
Como el Balneario tiene puntos pintorescos y hermosos rincones, los turistas se desparmaron en diversas direcciones haciendo escur-



El campeón de Jahuel Aquiles Cassale en Chrysler que marcó el record de 3 m. 30 s.



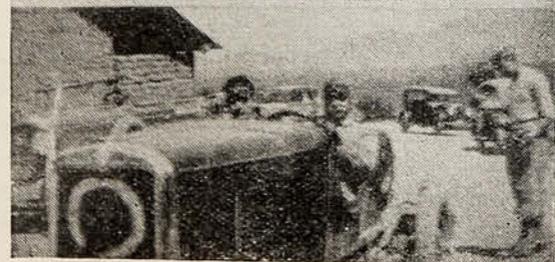
Rodolfo Gallo en su Alfa Romeo que mantenía el record y que le fué arrebatado por Cassale. Ocupó el 2.º puesto con 3 m. 39 1/5".



Pavone en su Auburn, momentos antes de partir. Obtuvo el tercer lugar marcando 3 m. 44 2/5.



Jenkins en Chrysler que llegó 4.º con 4 m. 0.3/5", el señor Manuel Soza, Juez de Partida y el Cronometrador señor Lehmann.



Oscar Achondo G. en su Chevrolet 6 que hizo el recorrido en 4 minutos 8/25".

siones pedestres a Los Quillayes, Las Mesetas y diversas quebradas.

La comida constituyó la nota más alta de alegría. En las mesas se habían colocado gorros de papel, serpentinas, pitos y globos. La mayoría de los asistentes estaban disfrazados, lo que contribuía a alentar la confianza mutua. Parecía una verdadera casa de locos. Todos gritaban para comunicarse entre sí. Los globos y serpentinas pasaban por sobre las cabezas entrelazando a los comensales, que aprovechaban la oportunidad para hacer bromas, decir chistes y cuanta manifestación es dable imaginar para mantener y aumentar el entusiasmo que embargaba los ánimos.

Después de la comida se encendieron los fuegos artificiales. Se quemaron voladores, petardos y cuatro piezas. La última de éstas ostentaba una leyenda alusiva al primer aniversario del Automóvil Club de Chile.

En seguida se inició el baile con orquesta que duró hasta las dos de la madrugada.

Así se completó el día que, a no dudarlo, fué bastante agitado y

completo y lleno de diversiones cumpliéndose de este modo, y en todas sus partes, el programa para el día Sábado.

El Domingo 13 era el día señalado para el desarrollo para el campeonato de la Cuesta. Desde temprano don Juan Blurton, que tenía a su cargo el control eléctrico, se dedicó a efectuar las instalaciones necesarias para el funcionamiento del cronógrafo que debía medir el tiempo en la competencia.

La instalación de este dispositivo era de suma importancia, pues debido a él se sabría con exactitud matemática el tiempo empleado por cada competidor.

El cronógrafo funciona colocando en el control de partida una cinta de género en sentido transversal al camino y a una altura de 60 centímetros. El automóvil, al partir, la corta y se cierra el circuito eléctrico. En ese mismo instante comienza a marchar el puntero del cronómetro colocado en el cronógrafo en la meta. El coche, al llegar a la meta corta otra cinta y el circuito se abre deteniendo instantáneamente el cronómetro.

Es la primera vez que en Jahuel se emplea este método de medición de tiempo.

A las 10 horas estaba la instalación lista y pocos minutos después se comenzaba a largar a cada uno de los competidores que iban a tomar parte en la prueba.

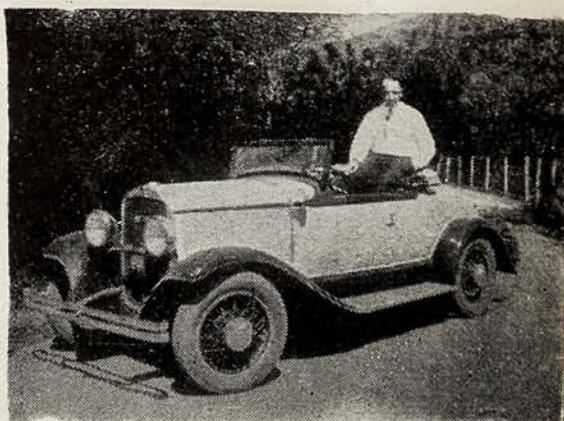
Los resultados oficiales de las diversas categorías son las siguientes:

#### CATEGORÍA MÍNIMA:

- 1.º A. Reyes. De Soto, 4 m. 9.1/5".
- 2.º M. Herman. D. Soto. 4 m. 17".
- 3.º R. Gallo. De Soto. 4 m. 21.1/5".
- 4.º E. Reddard. De Soto. 4 m. 29".
- 5.º Condon. Chevrolet. 4 m. 37.2/5".
- 6.º P. Arrigoni. Chevrolet. 4 m. 47".

#### CATEGORÍA MEDIA:

- 1.º E. Reddard. Oakland. 4 m. 28".
- 2.º C. Délano. Oakland. 4 m. 46".



*Alberto Reyes en su DE SOTO después de ganar la carrera de la "Cuesta de Jahuel" en el magnífico tiempo de 4 minutos 9 1/5 segundos.*

#### CATEGORÍA MÁXIMA:

- 1.º O. Lihn. Packard. 4 m. 1.2/5".
- 2.º R. Gallo. Packard. 4 m. 13 1/5".

#### FUERZA LIBRE:

- 1.º A. Cassale. Chrysler 3 m. 30".
- 2.º R. Gallo, Alfa Romeo. 3 m. 39.1/5".
- 3.º Pavone. Auburn. 3 m. 44.2/5".
- 4.º Jenkins. Chrysler. 4 m. 0.3/5".
- 5.º Achondo. Chevrolet. 4 m. 8.2/5".

La Carrera de fondo la constituyó la de Fuerza Libre para coches especialmente arreglados.

Aquiles Cassale logró mejorar su propio tiempo de la carrera de Noviembre de 1928 y batió el record del Alfa Romeo de Rodolfo Gallo de Octubre de 1928 en 14 segundos. Es de advertir que pilotó un Chrysler modelo 72 del año 1928.

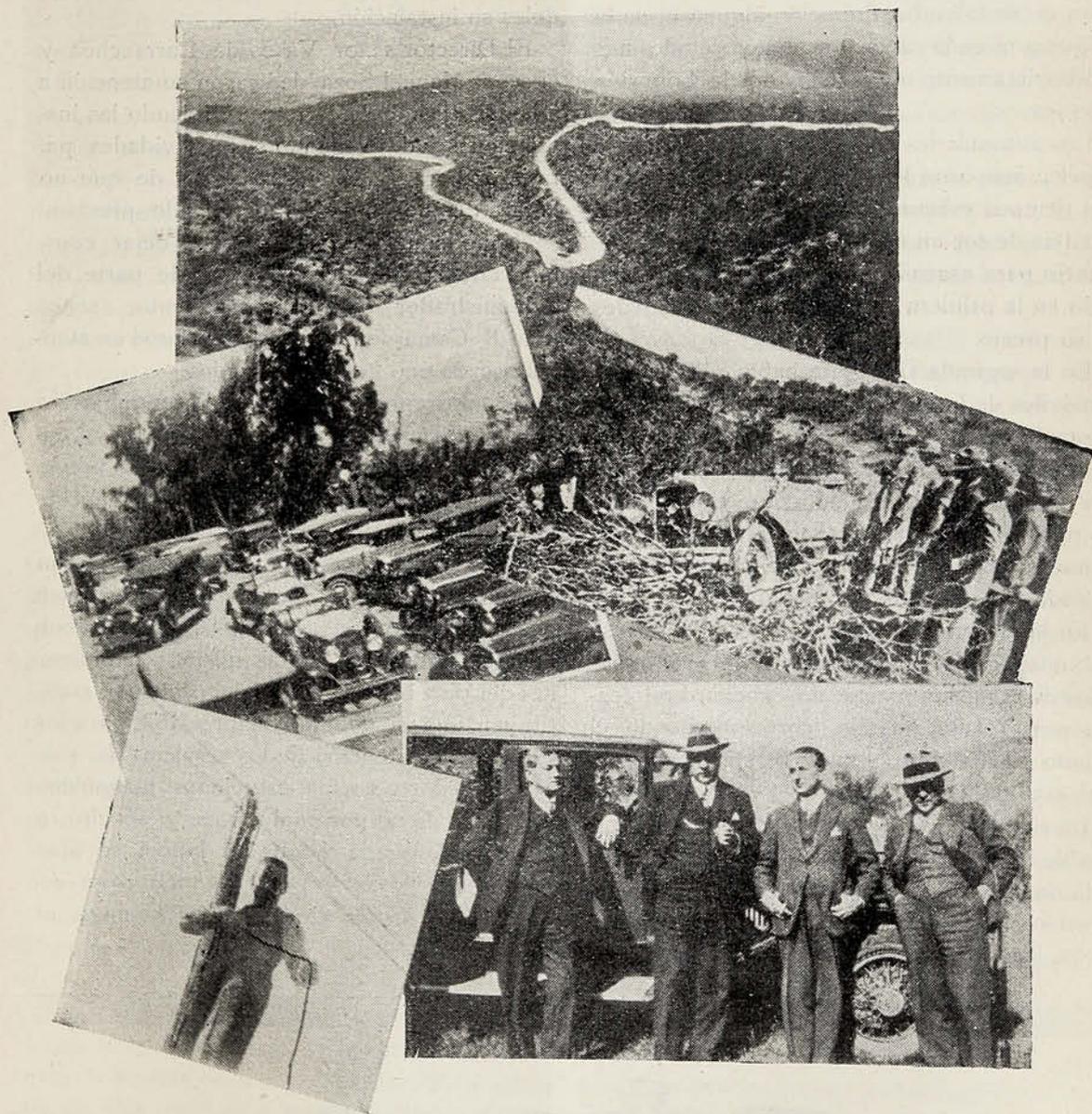
Cuando Cassale había partido y ya en plena carrera y después de haber recorrido más de la mitad del trayecto, hubo de detener su máquina a causa de que uno de los espectadores atravesó por la pista con su automóvil en los precisos momentos cuando el Chrysler marchaba a gran velocidad.

Cassale se vió obligado a volver a la meta para ser largado nuevamente.

El público que presenció la imprudencia del intempestivo y torpe automovilista protestó enérgicamente y algunos exaltados se aprontaban para agredirlo de hecho. Los carabine-

ros intervinieron y según noticias que tenemos, se le aplicó una severa sanción.

El campeón de Jahuel estuvo a punto de ser víctima de un accidente que pudo haber tenido desastrosas consecuencias. El camino, en esos momentos debe ser respetado y las dis-



I. El Camino de la Cuesta por donde se desarrolló la carrera.—II. Grupo de parte de los automóviles que concurren a Jahuel.—III. El Studebaker 8 que tuvo un accidente mientras tomaba parte en la categoría de Fuerza Máxima.—IV. El señor Juan B. Camardon, Administrador del Balneario, acompañado de los señores Vasco de Larraechea y Javier y Alejandro Gumucio.—V. Don Juan Blurton encaramado arriba de un poste telefónico haciendo la instalación del cronógrafo.

posiciones de la organización deben acatarse estrictamente.

Que sirva este caso de experiencia y ejemplo a los automovilistas.

En las Categorías Standard sólo se permitía tomar parte a automóviles con equipo normal de fábrica y según los reglamentos de la carrera no se toleraba alteración alguna ni en la máquina ni en la carrocería. Estos detalles fueron estrictamente observados por la Comisión Técnica.

Los automóviles De Soto hicieron un lucido papel y ocuparon los cuatro primeros lugares con tiempos sobresalientes. El De Soto dió pruebas de ser un coche de un poder extraordinario para ascensiones y ha quedado clasificado en la primera línea de los automóviles de su precio.

En la segunda Categoría había sólo dos automóviles de la misma marca. Reddard, que piloteaba uno de ellos, enteraba su segunda carrera de la mañana, obteniendo el triunfo por 18 segundos sobre su competidor. Délano piloteó su Oakland llevando como acompañante a una dama, circunstancia que fué celebrada con simpatía por el público.

En la tercera Categoría, o sea la de Fuerza Máxima, tomaron parte también dos automóviles de la misma marca; dos Packard pilotados por O. Lihn y Gallo, correspondiendo el triunfo a Lihn sobrepasándolo por 11 segundos  $4/5''$ .

La organización del paseo resultó irreprochable porque debido a la experiencia adquirida durante los años anteriores, todo estaba previsto. Nuestras felicitaciones a la Comisión Organizadora por el brillante éxito obtenido y

por la atinada elección de las diversas comisiones que tuvieron a su cargo todos los detalles del festival.

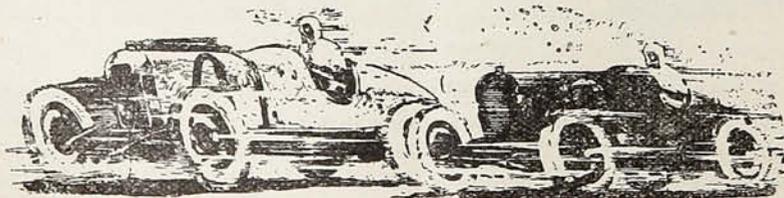
La comisión de recepción dirigida por el Director del Automóvil Club de Chile señor Enrique Kaulen, atendió a los turistas a medida que iban llegando al Balneario, facilitándoles su instalación.

El Director señor Vasco de Larraechea y el señor Manuel Soza, dedicaron su atención a a los detalles de la carrera, recibiendo las inscripciones y desplegando sus actividades para la preparación del torneo, a fin de que no faltara detalle sin que hubiese sido previsto.

No podemos terminar sin antes dejar constancia de la atención exquisita de parte del Administrador del Establecimiento, señor Juan B Camardon, quien se preocupó en atender a cada uno de sus huéspedes.

Pudimos apreciar este año la terminación de la instalación del alumbrado eléctrico, cuya inauguración deberá efectuarse en breve. Así se dejará de mano el sistema de alumbrado acetileno que hay en la actualidad.

El establecimiento que está montado con sencilla elegancia da un aspecto de aseo, buen gusto y confort. Sus servicios sanitarios con agua caliente y fría en las mismas habitaciones del piso bajo del pabellón principal, constituyen una comodidad inapreciable para los viajeros. La atención de los servicios de piezas, comedor y cocina, estuvieron magníficos y a cargo de un personal cortés y solícito, a tal extremo que la estadía en Jahuel se hizo corta y con profundo pesar los turistas se retiraban del establecimiento el Domingo al atardecer.



## “Auto y Turismo” y la firma Brusadelli y Manni

### ¡HEMOS PERDIDO UN AVISO!

Con un pretendido propósito humorístico que ha resultado como una nota discordante, la firma Brusadelli y Manni, ha publicado el 8 de Octubre último en los diarios de Santiago, a raíz de una carrera en Rancagua, un aviso evidentemente molesto para otra firma automovilista.

Muy dueños son los señores Brusadelli y Manni de obrar como les parezca. Sus competidores también pueden tener medios para defenderse; pero es el caso que, de rebote, la firma aludida envuelve en su aviso a la Revista «Auto y Turismo» y en su propósito de molestar nos ha creído castigar suspendiendo el aviso que mantenía en nuestra publicación.

Estamos desolados. Hemos meditado en las amarguras del mañana, y en las dificultades de nuestro pan de cada día.

Esto lo hemos obtenido por la ingenuidad de haber sido honestos en nuestra información y en haber publicado una estadística pública suministrada por una repartición pública que es una garantía de seriedad, con cuya publicación se han sentido perjudicados los señores Brusadelli y Manni.

Estamos desolados, lo repetimos, porque apreciamos en alto grado la potencialidad económica de la firma Brusadelli y Manni, pero no tanto para decir que estamos arrepentidos de nuestra irreverencia de haber procedido correctamente.

Comenzamos por declarar que hemos sido siempre fieles y entusiastas admiradores del genio comercial de los señores Brusadelli y Manni; su capacidad financiera les da derecho a que se les considere inteligentes. Esta manera de pensar constituye una norma en todos los pueblos civilizados. Mientras de más dinero se dispone, más es el respeto y la admiración que los hombres despiertan. Y nosotros teníamos admiración por los señores Brusadelli y Manni. Sabíamos que eran de criterio sereno y de mirar lejano...

Y un día, por hacer un bien al público y al comercio automovilista, nos dirigimos a la Municipalidad de Santiago y a las rurales solicitando datos estadísticos. Las de Santiago, Ñuñoa y Providencia los facilitaron porque podían, otras se negaron y otras no los podían dar. La intención fué dar la estadística completa, pero no fué posible.

El caso es, que con los datos obtenidos y haciendo un esfuerzo periodístico—que no todos saben apreciar—un día «Auto y Turismo» los dió a la publicidad, como lo hacen las revistas norteamericanas.

Los señores Brusadelli y Manni pusieron en duda la veracidad de esa estadística y consideraron que les hacía daño y que «Auto y Turismo» debió eliminar de ella «*Los cacharros viejísimos y desvencijados*».

La opinión autorizada e inteligente de los señores Brusadelli y Manni habría obligado a «Auto y Turismo» a recorrer casa por casa, examinar cada coche para clasificarlo de acuerdo con tan maravilloso modo de pensar.

A raíz de esto, la firma Brusadelli y Manni ha retirado la publicación del aviso en «Auto y Turismo» evidenciando un sentido práctico que les hace honor.

Estamos, pues, desolados, aunque con el aviso o sin el aviso de los señores Brusadelli y Manni, es bien posible que «Auto y Turismo» siga viviendo tranquilo y satisfecho como antes.

Y aunque lamentamos haber cometido la falta irreparable de ser honestos en nuestros juicios, declaramos, que cada vez que se presente la oportunidad, procederemos de igual modo sin preocuparnos si ello puede molestar a alguien que piense de modo diverso, aunque perjudique a potentados importadores y aunque se llamen Brusadelli o se llamen Manni.

ALEJANDRO GUMUCIO VIVES  
 Director de «Auto y Turismo»,  
 Av. Delicias 1171.

## EL 2.º CONGRESO SUDAMERICANO DE TURISMO SE REUNE EN OCTUBRE EN LA CIUDAD DE LIMA

### Facilidades Especiales a los Turistas

El programa del 2.º Congreso en el que tendrán representación todas las naciones americanas, es vasto y se divide en seis secciones, que conocerán y dictaminarán sobre los siguientes temas:

**SECCION PRIMERA.—FUNCIÓN NACIONAL EN EL FOMENTO DEL TURISMO.**—*a)* Plan general adoptable en cada país para poner en vigencia los medios materiales y espirituales de intensificación del turismo y la afluencia de turistas; *b)* Aprovechamiento con fines turísticos de las bellezas naturales, riquezas arqueológicas y acervos históricos nacionales; *c)* Mantenimiento de lo típico y de lo tradicional como forma de conservar lo genuino en cada país y como medio de derivar del arte indígena y del arte colonial, debidamente renovados y estilizados, un arte propio que independice y fisonomice la creación artística sudamericana, constituyendo así focos peculiares de atractivo turístico cultural.—**SECCION SEGUNDA.—ANDINISMO.**—*a)* Fomento del excursionismo a las regiones andinas; *b)* Problemas peculiares en los viajes a las grandes alturas; *c)* Señalamiento de las rutas que combinen el andinismo con las manifestaciones históricas supervivientes de las culturas coloniales y precoloniales.—**SECCION TERCERA.—TURISMO INTERSUDAMERICANO.**—*a)* Coordinación de las vías de comunicación intersudamericana y acuerdos para cooperar en cuanto pueda contribuir a impulsar el turismo sudamericano como medio de lograr una mayor vinculación entre los países adherentes al Congreso; *b)* Establecimiento del año turístico en relación con las grandes efemérides nacionales.—**SECCION CUARTA.—ATRACCIÓN DEL TURISMO MUNDIAL.**—*a)* Facilidades del turista aprovechables por el turis-

mo mundial; *b)* Forma de organizar un bureau anexo a los consulados encargados de la propaganda turística nacional, difusión de folletos, publicación de fotografías, itinerarios, rutas, etc.; método de la propaganda en Europa y Estados Unidos. Plan individual o solidario de las naciones sudamericanas.—**SECCION QUINTA.—CONGRESOS SUDAMERICANOS DE TURISMO.**—*a)* Lineamientos básicos del programa de los futuros Congresos; *b)* Medios de

*Sigue en la página 569*



*El señor Raul Barahona Vargas que va al Congreso como representante del Automóvil Club de Chile, del cual es su Vice-Presidente.*

## LA INAUGURACIÓN DE LA EXPOSICIÓN DE SOTO

El Martes 15 del actual los agentes en Chile de los automóviles «De Soto», señores Barahona, Herman Hnos. y Cía. inauguraron en su propio local el Salón De Soto.

Un numeroso público acudió a la inauguración con el objeto de examinar los modelos que se exhibían.

Fué de mucho agrado de la concurrencia la presentación del salón. Estaba arreglado en un estilo español antiguo, disposición que guarda armonía con el nombre de los coches.

El nombre De Soto proviene de don Hernando De Soto conquistador español que en nombre del Rey de España sentó sus reales en la cuenca del Misissipi.

La Chrysler Motors ha tomado el nombre De Soto y el lema de su escudo que es muy significativo. El lema dice: «Multum pro Parvo»

que quiere decir «Mucho por Poco», con lo que se ha querido significar que por poco dinero se entrega al público un artículo de alto valor.

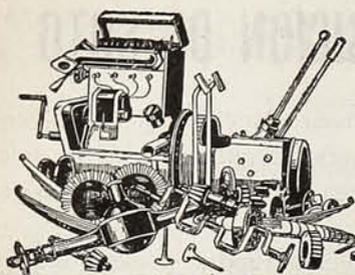
Esta exhibición tendrá resultados muy halagadores para los representantes de esta marca porque con motivo del brillante triunfo obtenido en la Carrera de la Cuesta de Jahuel el público se convencerá que se trata de un vehículo eficiente y de alta calidad en relación a su precio.

Los modelos que se exhibían eran: un Roadster, un Sedan de lujo, un Sedan de 4 puertas, un Turismo especial y un Coupé.

La Exposición permanecerá abierta por los días que quedan del presente mes, durante los cuales se repartirán cupones que dan derecho al sorteo de hermosos premios.



*Concurrencia al Salón de los automóviles DE SOTO, con motivo de su inauguración*



# TÉCNICA

## EL ACEITE Y LA CARBURACION

EXPLICACIONES TÉCNICAS DE LA VACUUM OIL COMPANY

En casi todos los carburadores modernos, la nafta pasa por un colador antes de entrar a un pequeño depósito, en el que se la mantiene siempre a la misma altura por medio de una valvulita de forma de aguja, con frotador. Cuando los pistones del motor se mueven hacia abajo, se forma una succión o especie de vacío en el caño múltiple de admisión, obligando al aire a entrar por la correspondiente abertura del carburador. Este aire pasa con gran velocidad junto a los agujeritos de los «gicleurs» o inyectores, por los cuales sale, dividida en gotitas muy finas, la nafta del depósito del flotador. Dicha nafta es arrastrada por el aire, y junto con éste forma una mezcla uniforme, muy explosiva.

La calidad de la nafta tiene mucha importancia para la carburación. Si con una marca determinada se obtienen buenos resultados, es mejor seguir usando siempre la misma, y no cargar hoy de un tipo y mañana de otro.

La nafta es una mezcla de diferentes líquidos llamados «hidrocarburos», entre los cuales hay algunos más livianos o fáciles de evaporar, y otros son más pesados. Estos últimos necesitan más grados de calor para convertirse en vapor de nafta; mientras que los productos livianos son muy útiles para la puesta en marcha del motor frío, puesto que se evaporan fácilmente y se mezclan bien con el aire a la temperatura normal. Como los «hidrocarburos» livianos están mezclados con los pesados, unos

y otros entran juntos a los cilindros—aquéllos en forma de vapor, y éste en gotas—hasta que el motor levanta temperatura, recién entonces empiezan a evaporarse y a quemarse bien los productos más pesados contenidos en la nafta.

Calentando ambas naftas a 80 grados C. de temperatura, se evapora un 20 por ciento de la primera y escasamente un 10 por ciento de la nafta de 120 grados, el 80 por ciento de la nafta de antes de la guerra se había transformado en vapores, mientras que hoy en día, se evapora solamente un 42 por ciento. *Para aprovechar el 80 por ciento de la nafta que hoy usamos, se necesitan unos 165 grados C. de calor, temperatura casi suficiente para evaporar por completo la nafta de quince años atrás.*

El estudio de estas informaciones demuestra que la nafta o gasolina de hoy en día se va aproximando a las características del kerosene. El cambio de la naturaleza de las naftas se ha ido produciendo en forma gradual, año tras año, haciendo necesario aplicarles más calor para evaporarlas por completo—y aumentando también la tendencia a producir golpes o explosiones detonantes, cuando la presión o la temperatura suben demasiado.

Siendo imperfecta la evaporación de la nafta a bajas temperaturas, será necesario producir una mezcla muy rica (que contenga gran can-

*Sigue en la página 570*

De la pagina 569

hacer efectivos los acuerdos de los Congresos Sudamericanos de Turismo; c) Ampliación progresiva de su esfera de acción a fin de lograr la colaboración de todos los países de América.—SECCION SEXTA.—TEMAS VARIOS.—a) Estudios de los dictámenes en minoría. Segunda instancia de las comisiones en los casos en que el dictamen de minoría insista en su tesis y solicite decisión por la comisión sexta; b) Temas varios.

La Sección Turismo del Ministerio de Fo-

mento ha recibido una comunicación de la Comisión Organizadora del Segundo Congreso Sudamericano de Turismo a celebrarse este mes en Lima, que pone en su conocimiento nuevas y mayores facilidades otorgadas por las compañías ferroviarias de ese país con motivo de dicha celebración.

Anteriormente, gracias a las gestiones de la mencionada comisión organizadora, se obtuvo una rebaja general de un 25% en el transporte marítimo y ferroviario para los pasajes y fletes de las delegaciones oficiales y personas que por este motivo visitan el Perú.

Ahora, no satisfecho aún el Gobierno de la vecina República de las franquicias y rebajas obtenidas anteriormente, ha conseguido por intermedio de la comisión organizadora que los viajes ferroviarios a cualquier punto del país sear gratuitos. para los turistas, bastando sólo que se exhiba el correspondiente carnet o tarjeta personal otorgado por el organismo oficial de turismo de cada país de origen de los visitantes, para obtener sin costo alguno los pasajes.

### Los taxímetros de París

París es la capital en que los automóviles taxímetros caminan con más velocidad y también, después de Nueva York, la capital que cuenta con mayor número de coches de alquiler. A principios de 1928, su número alcanzaba a 14,700, mientras que, en la misma fecha de 1929 esa cifra se había elevado a 17,500. Como se vé, el aumento es de importancia para un solo año.

**EL CAMION "SAURER"**  
 PRODUCTO DE LA SOCIEDAD ANONIMA  
 ADOLFO SAURER, ARBON (SUIZA)  
 DEBE SU FAMA MUNDIAL:  
 A LA SOLIDEZ DE SU CONSTRUCCION  
 A LA ECONOMIA DE SU CONSUMO  
 Y A SU ALTA PERFECCION  
 AGENTES GENERALES PARA CHILE  
**FUNDICION LIBERTAD SANTIAGO**

De la página 568

tividad de nafta) para poner en marcha un motor, cuando está frío. El enriquecimiento de la mezcla se hace de distintas maneras, según el tipo de carburador. A veces, se disminuye la entrada de aire (con lo cual aumenta la proporción de nafta que recibe el motor), por medio de una válvula a mariposa que cierra parcialmente la toma de aire del carburador.

Cuando el motor ya está funcionando, hay que volver el «choke» (cebador) tan pronto como sea posible a su posición normal o de marcha; de lo contrario la mezcla es tan rica en nafta que el motor no recibe bastante aire para quemarla por completo.

Aparte de que en estas condiciones el motor no funciona bien, no tarda en sufrir otros perjuicios serios, pues la combustión incompleta de la nafta da lugar a que se forme mucho carbón encima de los pistones. La nafta mal carburada y mal quemada, que queda dentro de los cilindros, se mezcla con la capa de aceite, la adelgaza, (haciendo posible que se raye el block) y cae al depósito del cárter, donde hace perder cuerpo al aceite.

*En contra de lo que podría creerse, esta nafta mal carburada, raras veces se evapora con las altas temperaturas producidas por las explosiones siguientes.* En efecto, el tiempo durante el cual las gotitas de nafta pesada reciben el calor intenso producido por cada explosión, es tan reducido, que dichas gotitas materialmente no tienen tiempo de evaporarse, y se mezclan con la capa de aceite de los cilindros.

Para que el motor funcione económicamente es indispensable revisar todos los días el nivel del aceite. Durante el invierno (y a veces también en verano) puede ocurrir que el aceite aparentemente no se consuma en la forma habitual, o que el nivel suba en vez de bajar —cualquiera de estas dos cosas demuestra que existe una caída abundante de nafta al cárter. Pero aunque el nivel de aceite no indique nada extraordinario, la pérdida del cuerpo del aceite se produce siempre en mayor o menor escala, lo cual constituye un motivo más para usar aceite de alta calidad y para cambiarlo en forma sistemática y frecuente.

VORWERK & CIA.  
SECCIÓN AUTOS  
HUÉRFANOS 1083

Santiago, 4 de Octubre de 1929.  
Cas. 900

CERTIFICAMOS: haber usado los extinguidores «MINIMAX» en el amago de incendio que se declaró en nuestra Estación de Servicio hoy día, dando estos extinguidores el mejor resultado, pues, en un segundo conjuraron el fuego.

Damos el presente a pedido de los interesados.

Vorwerk y Cia.  
Estación de Servicio  
firm.: L. A. Infante.

## LA AERONAVEGACION COMERCIAL

DESARROLLO QUE ESTÁ TOMANDO EN NUESTRO PAÍS

La aviación comercial está tomando mayor auge cada día en Chile. El público la utiliza para el envío de correspondencia, movimiento que va en aumento progresivo. Ha quedado de manifiesto la benéfica influencia que este medio de transporte ha aportado al comercio.

La línea Pan Americana Grace Airways Inc, PAGAI que hace el recorrido desde Santiago al norte por la costa del Pacífico manda un avión cada Domingo y demora 8 días hasta los Estados Unidos.

La tarifa es la siguiente por cada 10 gramos o fracción de 10 gramos:

Perú.....	\$ 1.—
Ecuador y Colombia..	2.05
Panamá.....	2.90
Nicaragua, Honduras.	4 20
Antillas.....	4.70
Zona del Canal.....	3.95
Estados Unidos.....	5 73

La Trimotor Safety Airways Inc. hace el recorrido a Buenos Aires en aviones trimotores Ford. La salida es el día Martes de cada semana a las 8 horas con etapas en Mendoza, Córdoba y Rosario, arribando a Buenos Aires a las 17 30. Total 9½ horas

Como utiliza aviones de gran capacidad, transporta en cada viaje 12 a 15 pasajeros. El precio del viaje es de \$ 1327.— moneda legal.

Pronto se aumentará el número de aviones para frecuentar las partidas.

Trabaja en combinación con la Nyrba Line de Buenos Aires, de la cual es su filial.

A fin de divulgar el vuelo de pasajeros y quitar al público la idea de peligro, ha efectuado últimamente numerosas volaciones sobre la capital transportando a personas invitadas al efecto.

Además de las líneas extranjeras que he-

mos detallado, tenemos una línea nacional en la que se emplean pilotos militares chilenos. Hace recorridos tres veces por semana en ambos sentidos hasta Arica.

Esta línea está en combinación con las extranjeras que hacen el recorrido hacia el Atlántico.

## 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 -

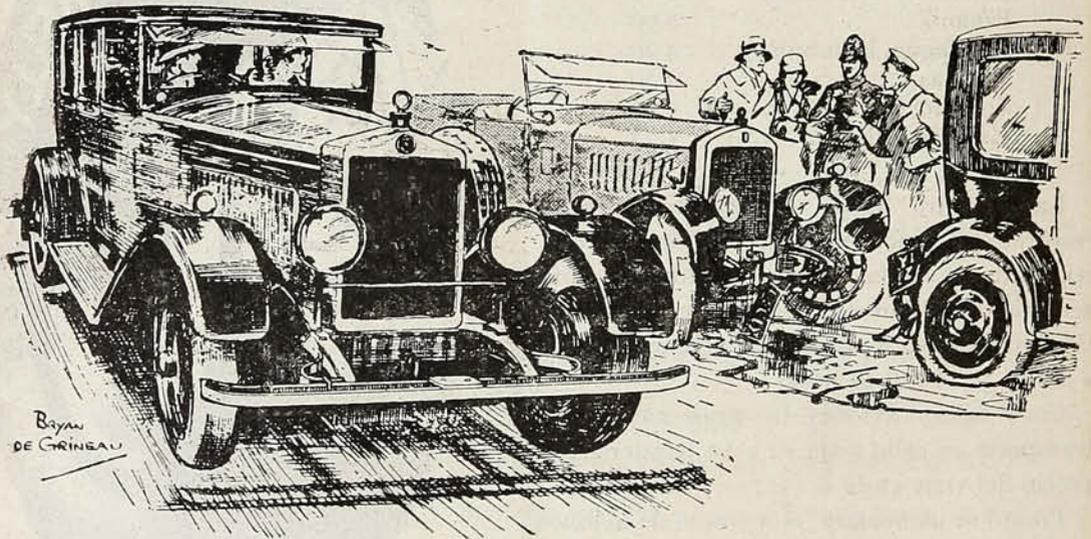
Ultimamente ha pedido a los Estados Unidos una partida de 8 aviones para hacer el servicio de pasajeros desde el norte hasta el sur del país.

Los precios de los pasajes son los siguientes:

Santiago-Ovalle.....	\$ 200
Santiago-Copiapó.....	400
Santiago-Antofagasta.....	640
Santiago-Iquique.....	900
Santiago-Arica.....	1,000
Ovalle-Copiapó.....	250
Copiapó-Antofagasta.....	350
Antofagasta-Iquique.....	300
Iquique Arica.....	150

Solo nos está faltando que se establezcan líneas al sur del país, cuyos habitantes están reclamando con insistencia estos servicios. Sabemos que ya se están instalando campos de aviación en diversos puntos y es probable que pronto estaremos unidos por el aire con las provincias australes.

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



## 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**

# HUPMOBILE

ANUNCIA

EL NUEVO SEIS CILINDROS  
1930

UNA MARAVILLA

Pase a verlo donde

Simon Hermanos Ltda.

DELICIAS 2114 - 2118

SANTIAGO

### La salud y el automovil

El doctor Houson O. Myddlen, leyó hace poco una conferencia en el Auto Club de Londres sobre la influencia que el automóvil ejerce en la salud de los motoristas. Las conclusiones a que en ellas se llega, que fueron debidamente comprobadas por su autor, son las siguientes:

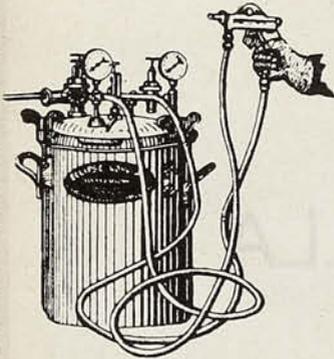
- 1.<sup>a</sup> El automóvil aumenta el número de glóbulos rojos (y, por tanto, debe resultar una excelente medicación contra la anemia).
- 2.<sup>a</sup> Analizando la orina antes y después de un largo paseo en automóvil, se observa que los cambios nutritivos son más activos.
- 3.<sup>a</sup> Por lo que se refiere a la respiración—dado el abundante trabajo de los pulmones a

causa de la mayor ventilación—, la oxigenación de la sangre aumenta.

4.<sup>a</sup> Aumenta el apetito, termina con la pesadez intestinal, previene la neurastenia.

¡Qué sanos deben ser los conductores de taxis!... A menos que, siguiendo la regla general, sea también perjudicial para esto el exceso.

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



Compresores de aire  
de todos tamaños

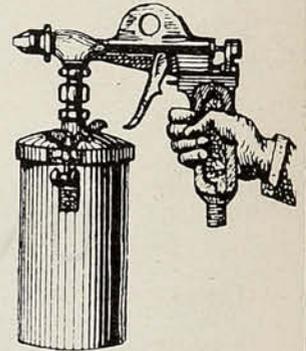
Máquinas de lavar  
automóviles

## Equipos "Eclipse"

para pintar al aire comprimido a baja temperatura.

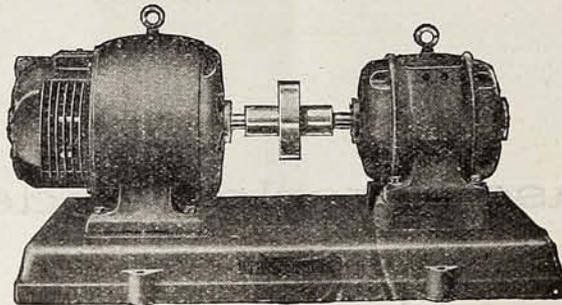
Son los más económicos

Plantas completas y en partes  
componentes



Equipos para  
cargar Baterías

Motores eléctricos,  
a gasolina, etc.



UNICOS IMPORTADORES

# Baburizza, Lukinovic y Cía.

VALPARAÍSO  
Casilla 11 - V.

SANTIAGO  
Huérfanos 785 - Casilla 2757

ANTOFAGASTA  
Casilla 869

**Tabla del Mobiloil**

Recomendaciones de los aceites justos de aceite Gargoyle Mobiloil para lubricar diversos motores e engranajes de:

1925	AUTOMOVILES - CAMIONES - OMNIBUS	1925
1928	TRACTORES Y COSECHADORAS	1928

Esta tabla representa el mejor programa de la Vacuum Oil Company preparado por su Laboratorio Especialista.

Automóviles		Camiones	
Modelo	Recomendación	Modelo	Recomendación
...	...	...	...

**NO LE CONVIENE ENSAYAR ACEITE EN SU AUTO**

El uso del tipo justo de aceite para su motor, nunca ha sido necesario como hoy día.

Los motores modernos, que funcionan a altas velocidades, desarrollando mayores presiones de compresión y temperaturas más elevadas, exigen una lubricación más cuidadosa que nunca.

A no ser que Vd. proteja su motor con un buen aceite, la fricción producirá fuerte desgaste y costosas composturas.

Los aceites Gargoyle Mobiloil han sido perfeccionados tanto como lo han sido los motores de automóviles y, por esto, pueden rendirle toda la protección que Vd. necesita.

Hay un tipo de Mobiloil para cada marca y modelo de motor. Consulte la Tabla del Mobiloil para saber cuál es el aceite ideal para el suyo.



## ASEGURE SU AUTOMÓVIL

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

con la Compañía Inglesa de Seguros "UNION ASSURANCE SOCIETY Ltd."

Gerente General: J. J. MURPHY — A. Prat 136 — Valparaíso

AGENTE EN SANTIAGO

EDUARDO LLEWELLYN -- JONES

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

### Automóviles a Toda Costa

Si hubiera de otorgarse un premio al automovilista más entusiasta del mundo, sin duda se lo llevaría algún miembro de la Familia Real de Nepal. El Nepal es un pequeño reino situado en la frontera norte de Indostán, casi con la falda del monte Everest, y pocos lugares hay en el mundo a donde sea más difícil llegar en automóvil. Ha poco que un representante de la Familia Real recibió en Calcuta un automóvil Studebaker modelo Limousine Presidente de Ocho Cilindros, un modelo Berlina Director y dos Erskine de Seis Cilindros. Como la Familia Real reside en Katmandú, la capital nepalense, los nuevos coches hubieron de transportarse por ferrocarril desde Calcuta a una ciudad distante 61 kilómetros de dicha capital. De allí, por su propia máquina, corrieron hasta un punto situado a 29 kilómetros de Katmandó; pero los últimos kilómetros del trayecto hubo que transportarlos por cables aéreos sobre valles y montañas donde no hay trasas de camino alguno. Los viajeros atraviesan este trayecto de 29 kilómetros en sillas cargadas por peones. Después de vencer todas estas dificultades para recibir sus automóviles, la Familia Real puede correrlos justamente en un trayecto de 35

kilómetros, que es la extensión de la red de carreteras del diminuto reino.

### El principio de la rueda libre en aeronáutica

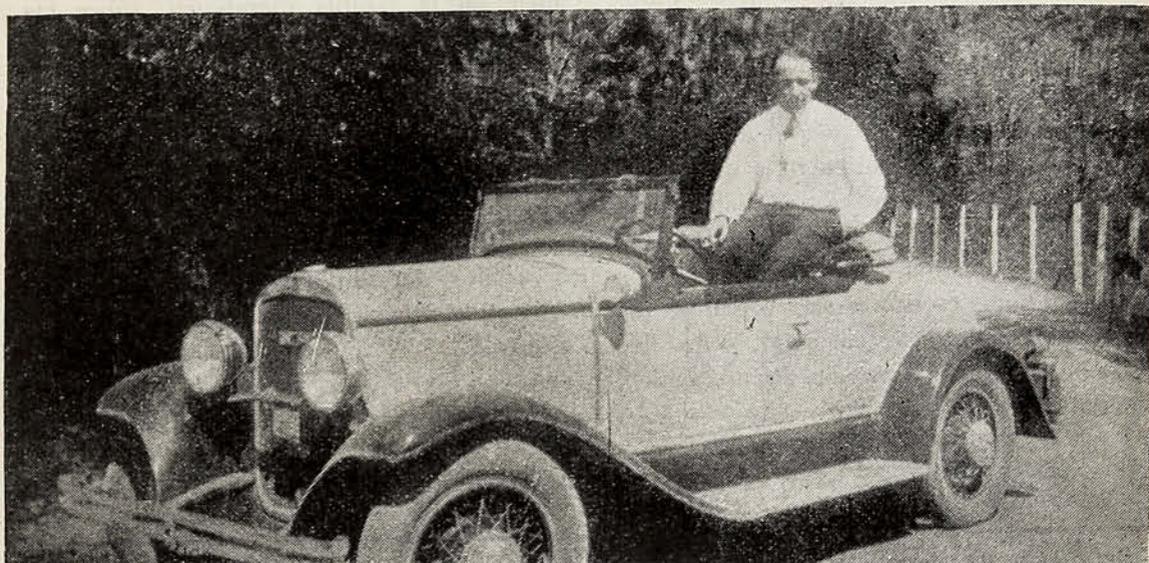
En la Academia de Ciencias de París ha sido presentada una comunicación de M. Sensaud de Lavaud, el bien conocido constructor francés, inventor de un sistema de rueda libre para los automóviles, en la cual propugna la aplicación de un sistema análogo en el accionamiento de las hélices de los aeroplanos multimotores.

Cuando uno de los motores queda fuera de servicio—dice M. Sensaud—continúa girando en rotación forzada por la acción de la hélice, y constituye una resistencia parásita considerable que en ocasiones puede llegar a absorber 150 caballos de potencia, con un motor de 150. Este efecto, particularmente acentuado en el caso de dos motores en tandem, hace en muchos casos ilusorios el aumento de seguridad que se atribuye al empleo de varios motores.

Dejando girar libremente la rueda con el motor parado la resistencia disminuye de 5 a 10 veces, y según demuestran el cálculo y los ensayos, es también 3 veces menor que con la hélice calada.

**AGENTE SE NECESITA:** Necesitamos una persona para representar y distribuir en su ciudad y pueblos alrededor nuestras ampliaciones fotográficas iluminados al oleo. Nuestro método le dará una buena entrada. Somos la Compañía más grande en este negocio. Escriba hoy misma a: States Art Co. 32 Unión Square, Dept. 803, New York City, N. Y. E. U. A.

# De Soto



Alberto Reyes en su DE SOTO después de ganar la carrera de la "Cuesta de Jahuel" en el magnífico tiempo de 4 minutos 9 <sup>1</sup>/<sub>5</sub> segundos

## RESULTADOS

### DE LA CARRERA "CUESTA DE JAHUEL"

STANDARD  
1.a CATEGORIA

A. Reyes.....	DE SOTO.....	4. 9.1/5
M. Herman.....	DE SOTO.....	4.17.
R. Gallo.....	DE SOTO.....	4.21 1/5
E. Reddard.....	DE SOTO.....	4.29.

Los lugares siguientes fueron ocupados por otros coches

BARAHONA, HERMAN Hnos. y Cía.

DELICIAS 866 - SANTIAGO

AGENTES Y SERVICIO EN TODO CHILE

### Garages americanos gratuitos en Francia

En varias revistas francesas se habla de un nuevo proyecto de la General Motors que supone una interesante innovación en los sistemas de expansión comercial de esta entidad. Se trata de construir en Francia 3,000 garages modernos gratuitos para los propietarios de sus marcas, que sólo pagarán los gastos de conservación y el consumo obligatorio.

La Prensa francesa no disimula el recelo que le produce esta iniciativa en la que ve un peligro para la industria nacional, dando por hecho que otras marcas americanas adoptarán el mismo sistema. Para contrarrestarlo, proponen algunos escritores una organización de defensa de las marcas europeas; otros llegan a señalar la conveniencia de una acción parlamentaria y gubernativa.

### En Oman no hay problemas de tráfico

Aunque parezca increíble, existe un país con 212,400 km. cuadrados y medio millón de habitantes donde no hay ni un automóvil. Este «paraíso de peatones» es el sultanato de Oman, en la Arabia meridional, sobre las costas del golfo persa, el de Oman y el mar de Arabia, y cuya capital, Muscat, cuenta con 20,000 habitantes.

En el sultanato de referencia no hay automóviles de ninguna clase, no porque los caminos que frecuentan los camellos no sean transitables para la locomoción, sino porque los vasallos del sultán son tan pobres, que prefieren continuar utilizando la «nave del desierto».

**Unica Casa en plaza especialista en el ramo de Baterias y que da larga garantia en acumuladores nuevos**

**REPARACIÓN Y CARGA DE BATERIAS GARANTIZADAS**

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

Importación de ácido sulfúrico químicamente puro — venta de toda clase de Neumáticos

**Casa Especialista en Acumuladores**

**RODOLFO MUERMANN**

**VARTA**  
**ACUMULADORES**

para  
arranque, luz  
e ignición.

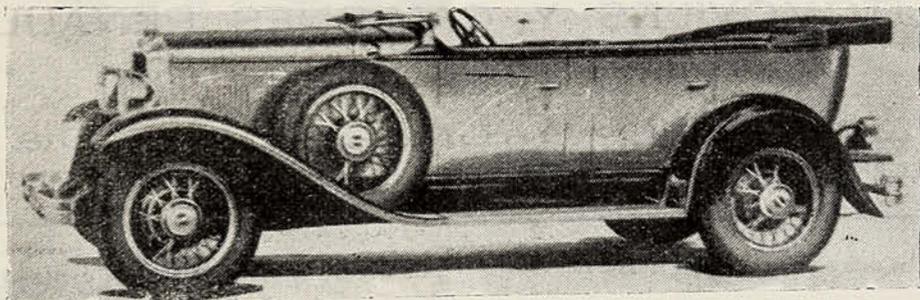


**MORANDE, 687 - 680**  
Teléfono 5253 - Casilla 4045

# RUGBY DURANT

4 CILINDROS - 40

6 CILINDROS - 60



## NUEVO DURANT TURISMO 6 CILINDROS - 60

y también las Nuevas Líneas 66 y 70 con 4 velocidades adelante  
Tercera silenciosa - Doble alta

### El Coche de mañana que nosotros ofrecemos hoy

LA DURANT MOTORS INC, ofrece la serie más completa de vehículos en coches de pasajeros a precio bajo, mediano y alta calidad, de cuatro y seis cilindros, con carrocerías abiertas y cerradas

Los modelos DURANT se distinguen por el moderno y elegante corte de sus líneas, lo atractivo de sus colores y el acierto con que han sido construídos algunos modelos que se adaptan a los caminos de Chile, reuniendo al mismo tiempo el máximo de confort para los pasajeros.

La serie DURANT comprende 40 modelos distintos de coches, fuera de camiones, de cuatro y seis cilindros, sin competencia en precios en relación con sus cualidades.

IMPORTADORES Y AGENTES EXCLUSIVOS PARA CHILE

**CARDONE Hnos. Ltda.**

DELICIAS 2336/42

CARDONE Hnos. Ltda., invita a que se le solicite datos e informaciones respecto a Agencias en el norte del país al que quiera tomar en sus manos un negocio permanente y lucrativo.

## Neumáticos, Cámaras, Accesorios en General,

### Bencina y Aceite

Agentes exclusivos para Chile de

## AUTOMÓVILES Y CAMIONES RENAULT

COMPRA-VENTA DE AUTOMÓVILES

**ROBERTO BALMACEDA y Cía**

DELICIAS 1720 - TELÉFONO 89447 AUTO. - SANTIAGO

### ¿Un nuevo carburante?

Las revistas francesas dan cuenta de un procedimiento ideado por tres técnicos franceses, M. M. Laillet, Chaix y Chenal, para la obtención de un carburante que dicen: sintético, aunque de la información publicada, fragmentaria y poco precisa, parece deducirse que se trata de un producto del tratamiento de las sustancias orgánicas por el calor.

Es, según parece, una mezcla de hidrocarburos de cadena abierta con otros de los forménica y nafténica, que se obtienen de diversas sustancias carbonosas (hulla, antracita, lignito, calizas, bituminosas, esquisto, turba, humos de los bosques, etc.)

En la información a que nos referimos se habla de la destilación de 450-500 grados o calcinación en recipiente cerrado con inyección de vapor de ciertos disolventes tales como la acetona, sulfuro de carbono, tetracloruro de carbono, cloroformo o derivados clorados del estaño, etc.

La invención parece caracterizarse además

por un tratamiento previo de una substancia desoxidante para evitar la acción del oxígeno sobre el hidrógeno libre o combinado de las materias tratadas.

### Importación y exportación

En 1928, Alemania importó 17,919 automóviles y exportó 4,578.

### Hágase un paseo largo

Los automovilistas que reciben demostraciones con automóviles nuevos deben tener presente que cualquier automóvil parece caminar más a prisa de lo real si se acelera repentinamente. No fijándose en este detalle, muchas personas llegan a la conclusión de que el automóvil no marcha con comodidad o una velocidad elevada. Se acostumbra uno a las grandes velocidades dejar que el automóvil se acelere poco a poco a fin de evitar sacudimiento. La aceleración violenta resulta muchas veces perjudicial a la demostración.

SUSCRIBASE A LA REVISTA

“CHILE”

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

Suscripción anual: Dos Dólares.

Solicite tarifa de avisos a

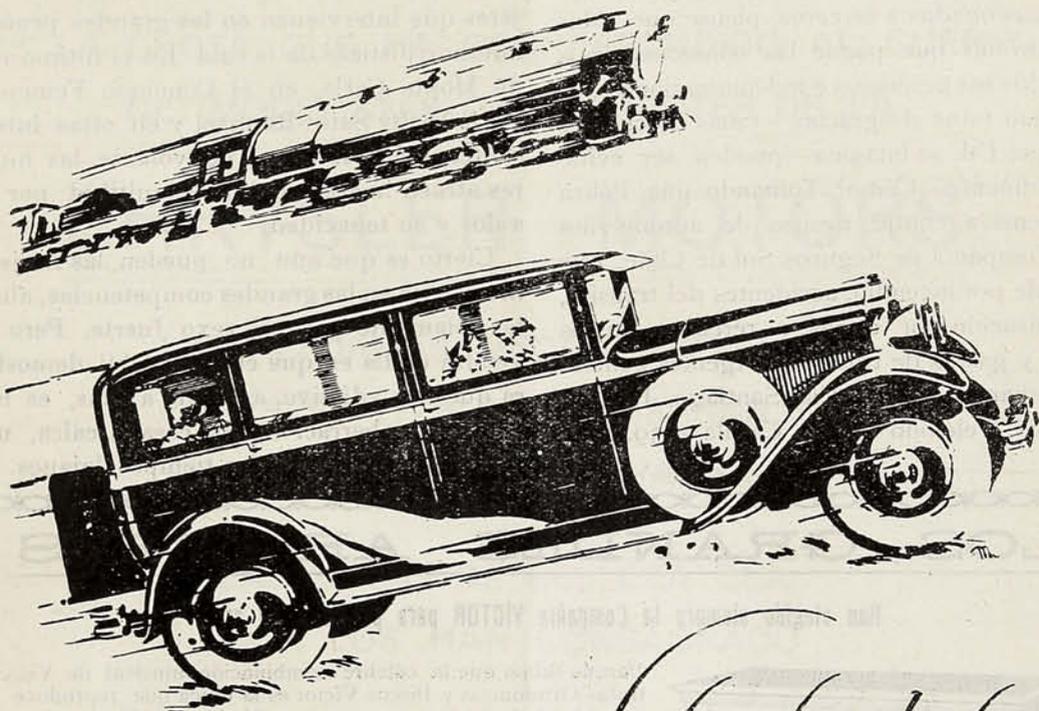
**The Chile Publishing Co.**

17 Battery — New York City,

EE. UU.

# FIAT

## 521-525



Para informes sobre  
los nuevos modelos

**FIAT**  
pregunte a cualquie-  
ra de los centenares  
de clientes que ya  
los tienen.

*El coche ideal para  
largos viajes.*

REISER, PETITBON & Co.

IMPORTADORES - DISTRIBUIDORES

SANTIAGO  
DELICIAS 1486

VALPARAÍSO  
LAS HERAS 164/170

SUB-AGENTES EN LAS PRINCIPALES CIUDADES DE PROVINCIA

### Un consejo, señor automovilista

Cuando vea un automóvil destrozado a causa de un accidente del tránsito; cuando oiga hablar del incendio del garage en donde estaba depositado un valioso coche, perdido en pocos momentos; cuando su amigo le cuente las molestias innumerables y los gastos cuantiosos que ha debido soportar por perjuicios ocasionados a terceros, piense que «Más vale prevenir que pagar las consecuencias», que todos los perjuicios e indemnizaciones que ocasionan estas desgracias — más frecuentes de lo que Ud. se imagina— pueden ser evitados fácilmente. ¿Cómo? Tomando una Póliza Comprensiva contra riesgos de automóviles en la Compañía de Seguros Sol de Chile, que responde por incendio, accidentes del tránsito, indemnización por daños a terceros, gastos legales y gastos de traslado. Agentes generales: Buchanan, Jones y Cía. Santiago, Huérfanos 1160, Teléfono 87418, Casilla 3439.

### Objetos perdidos

Una estadística reciente informa que en 1928 los pasajeros londinenses olvidaron en los taxis y autobuses 181,000 objetos, la mitad de los cuales estaba constituida por «en tous cas» y bastones.

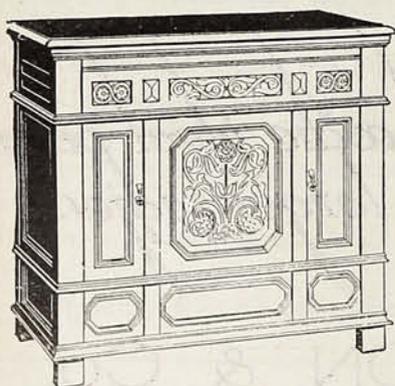
### Las mujeres en el volante

Cada día va en aumento el número de mujeres que intervienen en las grandes pruebas automovilísticas de la ruta. En el último raid de Monte Carlo, en el Concurso Femenino París-Vichy Saint-Raphael y en otras interesantes manifestaciones del volante, las mujeres atraen la atención de la multitud por su valor y su tenacidad.

Cierto es que aún no pueden las mujeres intervenir en las grandes competencias, abiertas solamente para el sexo fuerte. Pero ya vendrá el día en que el sexo débil demostrará que este adjetivo, aplicado a ellas, es una verdadera aberración, una cosa arcaica, una absurda sugestión de los tiempos lejanos.

## LOS GRANDES ARTISTAS

Han elegido siempre la Compañía VICTOR para perpetuar su arte



Porque saben que la célebre combinación musical de Victorolas Ortofónicas y Discos Víctor 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 oyendo en el Teatro

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS

## CURPHEY Y JOFRE Ltda.

SANTIAGO

Ahumada 200, Esq. Agustinas



---

---

L U J O

---

C O N F O R T

---

B E L L E Z A

---

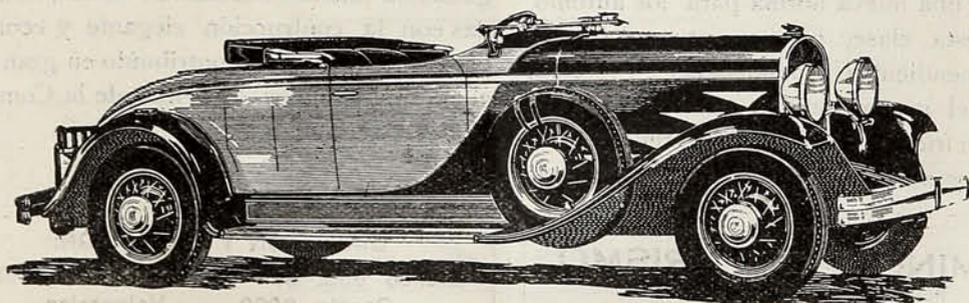
ES LA CUOTA QUE HA CORRESPONDIDO AL CUERPO  
DE MODELISTAS Y DIBUJANTES DE LA

## CHRYSLER MOTORS

LAS REFORMAS MECÁNICAS DE LOS  
CHRYSLER 77-70 Y 66 LOS HAN CO-  
LOCADO UN AÑO AVANZADO.

LAS LINEAS DE BELLEZA CLÁ-  
SICA LOS HAN CONSAGRADO

## Los Modelos de Moda



Pida Demostraciones a "Cía. Chilena de Automóviles y Accesorios"  
DELICIAS 1326 — SANTIAGO

**AUTOMÓVILES NASH**

- AUTOMÓVILES USADOS -  
ACCESORIOS Y REPUESTOS

OFRECE A UD.

**RENÉ DE TERAN M.**

**DELICIAS 1327    :- Casilla 1042    :- Teléfono 4022**  
**SANTIAGO**

**El funcionamiento del Whippet Seis sorprende a sus propietarios**

*La Velocidad y Aspecto de los Automóviles Actuales son Factores Importantes para su venta.*

El funcionamiento extraordinario demostrado en pruebas hechas bajo toda condición concebible, ha contribuido notablemente a la popularidad de los automóviles Whippet Seis, según se desprende de las investigaciones hechas por los agentes que venden los productos de la Compañía Willys-Overland.

El funcionamiento de velocidad, potencia, consistencia y estabilidad demostrado por el Whippet Seis le ha colocado en una categoría distinguida, según se pudo comprobar por los informes, y el cual se puede comparar solo con el obtenido por los automóviles de seis cilindros cuyos precios son más elevados.

La potencia que desarrolla el Whippet Seis ha creado una nueva norma para los automóviles de esta clase, pues su propiedad para ascender pendientes pronunciadas en tercera, sin forzar el motor que ha permanecido perfectamente frío, ha sido notable. Infinidad de propietarios nuevos de automóviles Whippet

Seis han quedado sorprendidos por su velocidad extraordinaria, su excepcional aceleración y arranque, y la facilidad con que se puede manejar, particularmente en el tráfico pesado de las ciudades. Aunque no se hace mucha gala de la velocidad, ha podido conservarla con gran facilidad y sin forzar el funcionamiento del motor. También ha demostrado extraordinaria docilidad para cualquier demanda del conductor bajo toda clase de condiciones.

Una circunstancia especial del Whippet Seis es que cuenta con cualidades mecánicas que solo se encuentran en algunos automóviles de precios más elevados. La mayor distancia entre ejes, lubricación de alimentación por presión, cadena silenciosa de distribución, émbolos de aluminio con barra de acero invariable, «Control en la Punta de los Dedos», grandes frenos tipo mecánico en las cuatro ruedas y neumáticos de sobremedida, son tan solo algunas de dichas cualidades. Estas, combinadas con la construcción elegante y economía para su manejo, han contribuido en gran parte al enorme volumen de ventas de la Compañía Willys-Overland.

**CAMINOS Y TURISMO**

REVISTA MENSUAL ILUSTRADA

ORGANO DE LA

**ASOCIACION DE AUTOMOVILISTAS  
DE VALPARAISO**

**DIRECCIÓN Y REDACCIÓN:**

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

**SUSCRIPCIONES:**

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

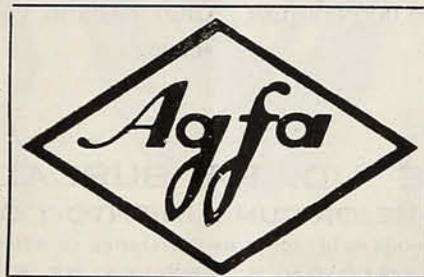


# MAQUINAS FOTOGRAFICAS

"AGFA-BILLY"

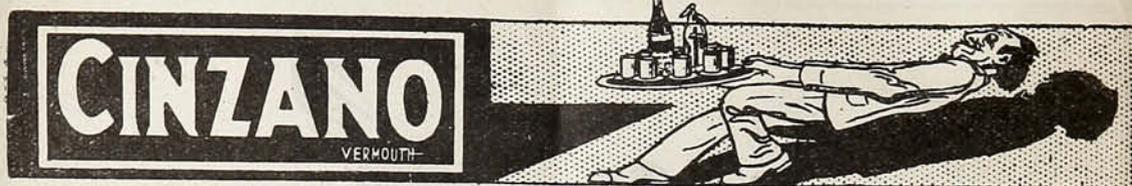
"AGFA-STANDARD"

Peliculas



Filmpacks

PÍDALOS EN TODOS LOS BUENOS NEGOCIOS DEL RAMO



### 77 años de trabajo

La Studebaker ha festejado su 77.º aniversario. Esta marca fué fundada en 1852 en South Bend, en el Estado de Indiana, por Henry y Clens Studebaker. Era un tallercito con un capital de 68 dólares. Hoy, la firma gira con un capital de 105 millones de dólares y dá trabajo a 12,000 personas. En el año 1899, la firma dió los primeros pasos en la industria automovilística con motores eléctricos, y en 1904 adoptó los de bencina.

### Ley sin trampa

Henry Quert es un millonario americano a quien un juez, también americano, acaba de juzgar por exceso de velocidad. Pero en vez de aplicarle una multa, lo ha condenado a prisión, porque aquel magistrado entiende que las multas no atemorizan a los millonarios yanquis.

### Cifras fantásticas

Existen en los Estados Unidos de Norte América 53,700 negociantes de automoviles, 51,600 garages, 95,400 talleres de reparaciones y estaciones de servicio, 604,000 tanques de bencina.

### Imitémosla

Una linda americana. miss Genoveva Mach, fué hace poco estafada por un vendedor de autos usados, quien le endosó sin escrúpulos un coche que no caminaba dos metros, por ja suma de dos mil dólares. Miss Genoveva intentó varias veces devolver el auto al vendedor y rescatar su dinero. Pero todo fué en vano. Desesperada, miss Genoveva pintó de amarillo el coche, cubrió toda la superficie de la carrocería de signos grotescos, le puso en grandes letras esta inscripción: «Mi modelo de 2.000 dólares» y estacionó el coche frente al salón de ventas del incommovible comerciante en autos.

Hubo querella, pero al final miss Genoveva se hizo de un coche que marchaba bien.

### Banco del Automóvil

En Turín va a constituirse una sociedad anónima para fundar un Banco que se denominará «Banco del Automóvil». Lanzó esta idea una comisión especial del Instituto Fiduciario Nacional y se cuenta con la adhesión del Real Automóvil Club Italiano, de la Federación Nacional de Comerciantes, del Touring Club Italiano y de la Unión Industrial Fascista.

## 3 COSAS QUE UD. HA BUSCADO SIEMPRE BUENA ATENCIÓN, MEJOR CUMPLIMIENTO Y OPTIMO TRABAJO

y que hallará solamente en la Fábrica de Carrocerías de ATILIO GIOVINAZZI

REFACCIÓN, REPARACIÓN Y PINTURA DE SU AUTOMÓVIL

No lo olvide: LA FABRICA DE CARROCERIA DE ATILIO GIOVINAZZI

LA MÁS IMPORTANTE DEL PAÍS

AVENIDA SANTA MARIA 0180 - TELÉFONO 89386 - CASILLA 3821

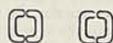
**« FISK »  
es el neumático mejor  
equilibrado**

La banda de rodamiento es gruesa y resistente. Pero no es de masiado pesada para las paredes laterales, ni son las paredes laterales demasiado pesada para los talones. Cada parte es perfectamente equilibrada; no hay puntos débiles.

Esta es la razón porque en los neumáticos FISK no fallan prematuramente ni los extremos laterales de la banda de rodamiento ni los talones.

El equilibrio en la fabricación FISK,

agregado a sus otros puntos de superioridad, rinde el kilometraje con que Ud. puede bajar sus gastos en neumáticos.



# FISK

IMPORTADORES

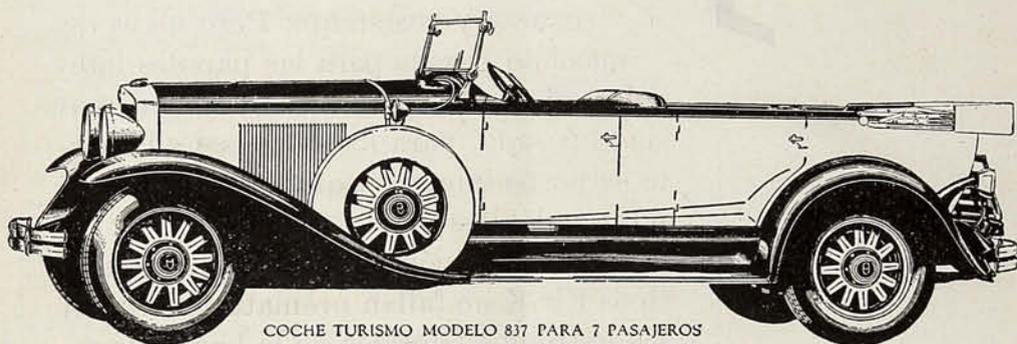
**BARAHONA, HERMAN Hnos. y Cía.**  
DELICIAS 866, SANTIAGO

---

Vea los Nuevos Coches

# GRAHAM-PAIGE

de 6 y 8 Cilindros  
con 4 Velocidades de Avance



COCHE TURISMO MODELO 837 PARA 7 PASAJEROS



La Graham-Paige ofrece una variedad de estilos de carrocería, entre ellos coches Roadster, Cabriolé, Cupé, y Faetón Sport, en una amplia escala de precios. Cinco modelos de chasis de 6 y 8 cilindros, todos con cambio de marcha de cuatro velocidades de avance excepto el modelo 612.

Los nuevos coches Graham-Paige de seis y ocho cilindros, ahora en exhibición, traen visibles refinamientos y mejoras comparados con la serie de 1928, la que alcanzó el volumen mayor de ventas jamás registrado por marca alguna en su primer año de actividades. Le invitamos a examinar estos coches y a probar la delicia de las cuatro velocidades de marcha adelante, con cambio de tipo regular—ventaja exclusiva de los coches Graham-Paige de seis y ocho cilindros.

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

AGENTES PARA CHILE

HUIDOBRO Y OCAMPO

DELICIAS 1740 :-: TELÉFONO 86801

Estación de Servicio: DOMEYKO 1780

---

# GRAHAM-PAIGE

---



¿El campo llama? Muy bien, ahí está el amplio, cómodo y espacioso Packard con sitio para todos. ¿Que el camino es escabroso? No importa. Un admirable amortiguador —patente exclusiva de Packard— elimina las sacudidas violentas. Y ¡qué seguro se siente el dueño de un Packard de que el viaje habrá de efectuarse con toda seguridad y prontitud, sea cual fuere la distancia y las condiciones del terreno!

Le invitamos cordialmente a examinar los nuevos modelos Packard de ocho cilindros en línea.

PREGUNTE A QUIEN TENGA UNO

P A C K A R D

Barahona, Herman Hnos. y Cia.

DELICIAS 866, FRENTE A ESTADO — SANTIAGO



QUE DELICIOSO RESULTA MANE-  
JAR Y DEVORAR DISTANCIAS  
CUANDO SE TIENE LA CERTEZA  
DE NO SUFRIR DESPERFECTOS.

LO CONSEGUIRÁ USANDO

**“STANDARD”**

M. R.

**NAFTA - MOTOR OIL - GRASAS CONSISTENTES**

**WEST INDIA OIL Co.**

**SANTIAGO - CONCEPCIÓN**

**VALDIVIA - VALPARAISO**

**ANTOFAGASTA**



**Guiese por este rótulo**