

# AUTO Y TURISMO

ANTIGUA REVISTA AUTO Y AERO

AUTOMOVILISMO - TURISMO - CAMINOS - AVIACION

Año XII, N.º 176 Santiago, (Chile) Abril de 1930 Precio \$ 1.00



Paisaje en los alrededores de Santiago

# Se proporciona nueva belleza a un funcionamiento sobresaliente

Las nuevas carrocerías FORD, en nuevos y hermosos colores

EL Ford modelo A era un buen automóvil cuando recién se entregó al mercado automovilístico. Desde entonces se le ha mejorado para hacerlo aún mejor. Tan pronto como se descubre y ensaya un perfeccionamiento se le incorpora para beneficio del público. Y esta es una obra incesante.

Ahora ha llegado el momento cuando se ha podido dar otro paso adelante y señalar con mayor expresión todavía este constante mejoramiento.

Por su suave elegancia de líneas y contornos, por el cuidado con que se ha delineado la armonía de cada detalle de su diseño, ellas establecen nuevos valores en automóviles de bajo precio.

De este modo, se ha puesto al alcance general nuevos motivos de belleza.

Todas estas nuevas carroce-

rías están terminadas en una variedad de hermosos colores, empleándose el acero brillante inoxidable en los faros, máscara del radiador, tapas de ruedas, farol trasero y banda del torpedo. Todas tienen amplios interiores. Todas le ponen a su disposición la seguridad, comodidad, fuerza, velocidad, aceleración, facilidad de control, economía y confianza que han colocado al Ford modelo A en tan alta opinión entre millones de automovilistas.

Le pedimos que dedique un momento de su tiempo para que vea estas nuevas carrocerías Ford. Le interesarán muy especialmente saber como hemos proporcionado nueva belleza a un funcionamiento sobresaliente.

Tanto en apariencia, como en construcción mecánica, se ha efectuado una obra maestra en la producción en gran escala.



Ford Motor Company

Santiago de Chile



USA USTED EL TIPO JUSTO DE ACEITE?

**M**OTORES de diferentes características requieren aceites de cualidades bien distintas. Por esto hay un tipo especial de Mabiloil para cada marca y modelo de motor.

La Vacuum Oil Co. sostiene un Cuerpo de 42 ingenieros especialistas, cuya misión consiste en estudiar en las fábricas de autos, en los laboratorios y en los caminos, cuál es el aceite más adecuado para cada motor.

La Tabla del Mabiloil—aprobada por 182 fabricantes de autos—indica cuál es el tipo ideal de aceite para cada marca y modelo de motor.

El Móbil oil es, desde hace 63 años, el aceite de más alta calidad que se elabora en el mundo entero. Por esto, de cada 5 automovilistas que compran aceite por marca, 4 pi- den Móbil oil.

El tipo justo de Mobiloil es el más económico y, además, con su uso Ud. no corre ningún peligro!

# Mobil oil



Vista de un avión correo Boeing, equipado con Hélice Hamilton Standard. Al margen, fiel en que se comprueba cada una de las Paletas de Hélice Hamilton Standard

## Cualesquiera que fuesen las condiciones de vuelo, las Hélices de metal son ideales

### Porque

1. Son más eficientes que las hélices de madera.
2. Son más duraderas por severo que fuese el servicio.
3. Eje ajustable.
4. Se conserva sin deterioro en cualquier clima.

Las hélices Hamilton Standard se fabrican en varios tipos y tamaños. A solicitud cotizamos precios sobre paletas y ejes de hélice para cualquier motor.

Representantes exclusivos para la exportación de los productos de

Dirección Cablegráfica

"UNITEDAIR" Clave: "Acme"

Boeing Airplane Co.

Northrop Aircraft Corp.

Chance Vought Corp.

Pratt & Whitney Aircraft Co.

Hamilton Standard Propeller Corp.

Sikorsky Aviation Corp.

Stearman Aircraft Co.

Perry-Austin Mfg. Co.

Russell Parachute Co.

Filial de la United Aircraft & Transport Corporation,  
230 Park Ave. New York



**UNITED AIRCRAFT EXPORTS INC.**

# SUMARIO

## VIDA AUTOMOVIL.

|  |     |
|--|-----|
| Nuevas disposiciones de tránsito . . . . .                         | 198 |
| La guillotina en marcha . . . . .                                  | 199 |
| Otro golpe a la tracción de sangre . . . . .                       | 200 |
| El Ford de 1930 . . . . .  | 201 |
| El 25. <sup>o</sup> aniversario de la A.I.A.C.R. . . . .           | 204 |
| 1.000 partes diarios . . . . .                                     | 204 |
| Un garage modelo . . . . .   | 205 |
| El Campeonato del Kilómetro Lanzado . . . . .                      | 207 |
| Controles no oficiales . . . . .                                   | 208 |
| Conversando con el Sr. Matray . . . . .                            | 209 |
| El Calendario deportivo . . . . .                                  | 211 |
| Ventas efectuadas por las más importantes fábricas norteamericanas | 211 |
| La representación Graham Paige en Chile . . . . .                  | 212 |
| A 40 Kms. con la vista vendada . . . . .                           | 213 |
| Censo mundial del automóvil . . . . .                              | 214 |
| En el Cristo Rendendor . . . . .                                   | 216 |
| Con el Presidente de la Asociación de A. de Antofagasta . . . . .  | 217 |
| Actas del A. C. C. . . . .   | 218 |

Págs.

## CAMINOS.

|   |     |
|---|-----|
| Las Carreteras de Aconcagua . . . . .                             | 221 |
| Arreglos en el camino transandino por el lado argentino . . . . . | 221 |
| La ley de Caminos N. <sup>o</sup> 4851 . . . . .                  | 222 |
| El Camino internacional . . . . .                                 | 223 |

Págs.

## TURISMO.

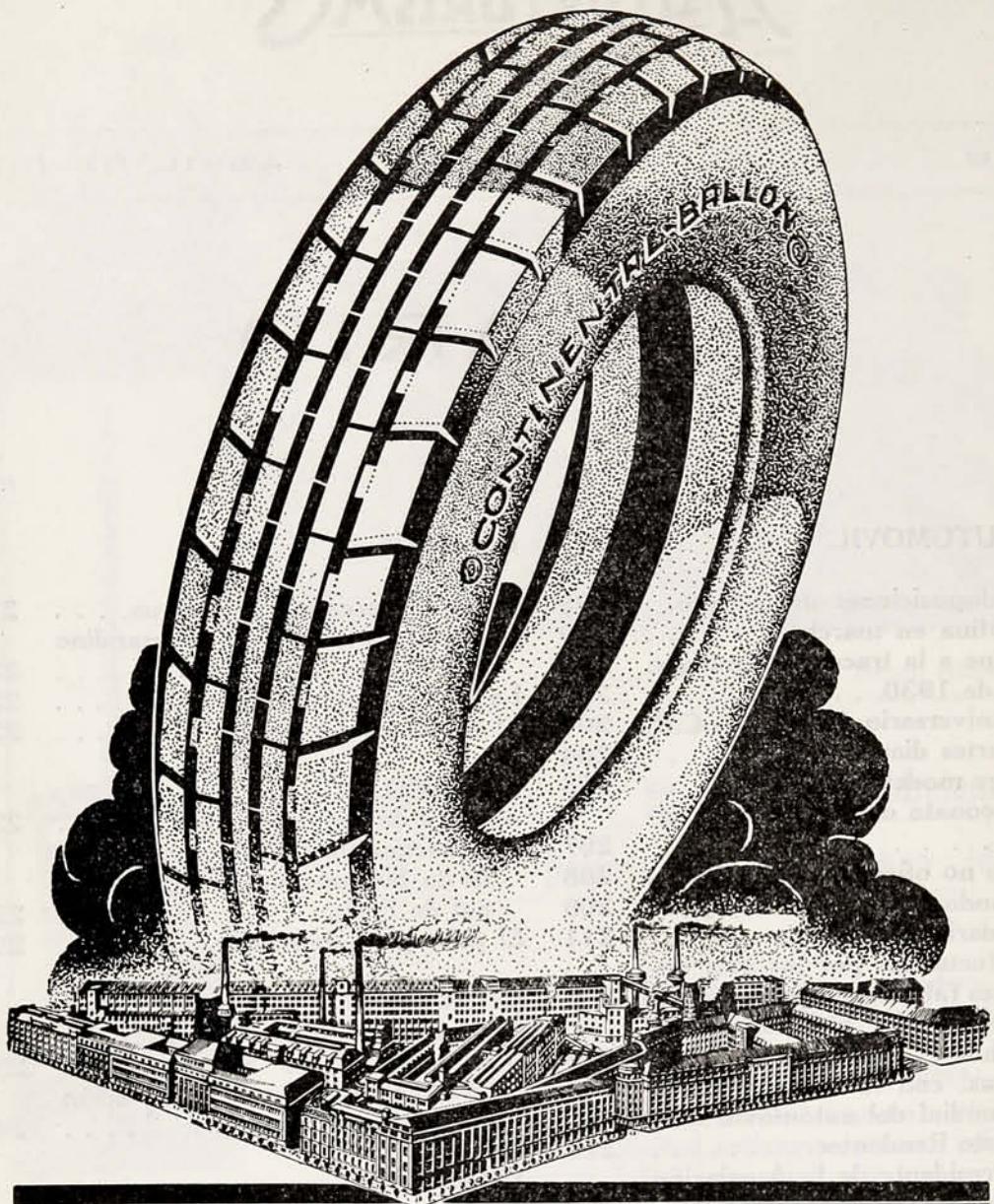
|   |     |
|---|-----|
| Apuntes de un viaje al Sur . . . . .  | 224 |
| Ratificación por el Gobierno de Chile de la Convención Internacional de París . . . . . | 231 |
| El paso por Lonquimay . . . . .   | 236 |

## AVIACION.

|   |     |
|---|-----|
| La Aviación Italiana . . . . .                                      | 232 |
| Unificación de las fuerzas aéreas . . . . .                         | 234 |
| 25 estudiantes chilenos de aviación ingresan a la Curtiss . . . . . | 248 |

## TECNICA.

|                                  |     |
|----------------------------------|-----|
| Revísese el Vacuum . . . . .     | 246 |
| Cuidado de los frenos . . . . .  | 248 |
| Atención del automóvil . . . . . | 250 |



# Continental



El Neumático de mejor seguridad y rendimiento



PÍDALO EN TODAS LAS CASAS DEL RAMO

Agentes generales para Chile

GUTTMANN, MAURER y Cía. - Santiago - Casilla 85 D.

# AUTO Y TURISMO

ANTIGUA REVISTA AUTO AERO

Órgano oficial del Automóvil Club de Chile y de las Asociaciones de Aconcagua, Bio-Bio, Colchagua, Cautín, Ñuble, Talca, Traiguén, Talcahuano, Victoria y Auto Club de Magallanes

FUNDADA EN 1913

AÑO XII

SANTIAGO, (CHILE) ABRIL DE 1930

N.º 176

Alejandro Gumucio V.  
Carlos de la Barra F.  
Propietarios

Dirección y Administración  
Delicias 1171—Teléfono 80041  
Casilla 3319  
Santiago de Chile

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



ACONCAGUA



BIO-BIO



CAUTÍN



COLCHAGUA



AUTOMOVIL 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.



TRAICUEN



TALCA



ÑUBLE



MAGALLANES



TALCAHUANO



VICTORIA

**NOTA EDITORIAL**

## **Nuevas disposiciones de tránsito. Aunque justificadas originan molestias al público.**

Con el plausible propósito de evitar los accidentes de tráfico, en el mes pasado las autoridades pusieron en vigencia algunas medidas tendientes a normalizar el tráfico por nuestras calles.

Cumpliendo lo dispuesto, carabineros vestidos de civil controlaban el paso de los automóviles por las bocacalles, y aplicaron numerosas multas a los automovilistas que conducían a velocidades exageradas o que pasaban simplemente a más de diez kilómetros por las bocacalles.

No podríamos decir, cuantos fueron los que han sido condenados por infrinjir las ordenanzas, pero seguramente que el número ha de ser crecido a juzgar por las protestas que se han formulado.

Declaramos previo a todo, que estimamos indispensable y acertada la medida de la autoridad, tendiente a evitar accidentes. Somos partidarios de toda iniciativa justa, porque es indudable que hay muchos conductores que toman nuestras calles como pistas de carrera. Pero, en el caso especial que nos ocupa, es posible que se hayan cometido errores, que queremos señalar, no como una crítica, sino simplemente como un medio de contribuir a ese buen propósito que mencionamos de las autoridades.

Así por ejemplo, el carabinero ha exigido, el cruce de las bocacalles a una velocidad inferior a diez kilómetros. Ello obliga al carretero, que también está castigado por las leyes de tránsito. Produce aglomeraciones perdida de tiempo y gastos considerables de bencina, con el andar del tiempo, que afecta directamente a la economía nacional.

Se ha exigido a veces, que el automovilista, toque la bocina al cruzar una esquina donde hay carabinero de facción.

Esta medida, es evidentemente erronea, ya que si el carabinero da la pasada no es necesario hacer uso de la bocina.

Pero lo que es más interesante consignar, es el hecho de que el automovilista, ha sido obligado a disminuir hasta diez kilómetros la velocidad de su coche en aquellas calles de tránsito continuo tales como Alameda por ejemplo. En efecto, esta medida, impuesta por previsión, quita a esas calles todo el beneficio que aportaban al ser señaladas como tales. Son calles de preferencia en el tránsito. Los automovilistas que desembocan por las adyacentes, tienen la obligación de disminuir la velocidad, y dar preferencia de pasada a los vehículos que transitan por ella. ¿Qué beneficios aporta entonces la designación de calle de "tráfico continuo" o de preferencia, si no se aprovecha el propósito de su creación, que ha sido el de permitir mayor desarrollo de velocidad ante la seguridad de que el peligro de choque esta disminuido por la consideración aludida más arriba?

Se ha dicho que se debe pasar a diez kilómetros al lado del carabinero que da la pasada en el tránsito. Entendemos que esta exigencia constituye una molestia inútil. Si el carabinero, ha dado la pasada, ¿qué necesidad hay de cruzar la bocacalle a diez kilómetros, cuando la autoridad está indicando la carencia de peligro al detener la marcha de los coches de la arteria que controla?

El anuncio de que carabineros vestidos de civil, harán control y detendrán los coches infractores, ha dado también margen a que se produzcan abusos, por parte de elementos graciosos, que apostados en las esquinas o en mitad de la cuadra, de-

tenían los automóviles guiados especialmente por señoritas, para festejar desde luego la molestia ocasionada que daba lugar a explicaciones tendientes a evitar la amenaza de multa de que se les hacía objeto. También se ha detenido a automovilistas, especialmente de noche, para hacerlos seguir, so pretexto de que creían se trataba de coches de alquiler, y por esta causa, en no pocas oportunidades no ha sido atendido el llamado o la orden de detención de guardianes vestidos de civil, ante el temor de nuevos engaños.

Si se ha de buscar la seguridad pública evitando molestias inútiles a los conductores de automóviles, bueno sería que nos inspirásemos en la práctica de otros países más adelantados que nosotros, inspirados

en problemas de tráfico, mucho más serios que los nuestros también.

Es posible que el próximo Congreso Nacional del Tránsito, encare con justicia y con equidad todos los problemas existentes, llegando a la eliminación de medidas que no son del todo prácticas, para evitar que el automóvil pase a ser un elemento molesto en la vida diaria.

Que se castigue con energía a los autores de choques, atropellos, etc. por incapacidad o falta de cuidado, es muy justo.

Pero no es posible que lleguemos a la conclusión de que es preferible transitar en vehículos a sangre, que en verdad son los que hasta la fecha tienen mayores ventajas para el tráfico, como lo hemos consignado en otras oportunidades.

## La Guillotina en marcha

Algunos diarios, han dado en llamar Guillotina, a los tranvías de Santiago, por lo menos a ciertos carros anticuados, que todavía prestan sus servicios por nuestras calles.

En verdad, que el calificativo es el que cuadra, porque en la mayoría de los accidentes que se registran, las víctimas resultan mutiladas en los brazos o en las piernas.

Enriquecen la larga lista de accidentes tranviarios, los producidos en la primera semana del mes en curso, que se deben pura y exclusivamente a la falta de frenos en buen estado de estas máquinas a las que el público confía su traslado de un punto a otro.

Así como se tienen tantas exigencias con el automovilista, ese rigorismo debería aplicarse con las empresas, obligándolas a cambiar el sistema de freno en los carros. No es propio que los automóviles

cruzen las bocacalles a diez kilómetros por hora, y que los carros puedan hacerlo a cuarenta o cincuenta como ocurre con frecuencia en Huérfanos y Claras sin ir más lejos, teniendo sus frenos inservibles.

Conviene agregar sin comentario, que la víctima de los tranvías, por lo general, aparte de quedar inválida, debe terminar por agradecer que no se carguen a su cuenta los gastos de juicio por daños, porque por lo general, es tiempo perdido tratar de cobrar indemnizaciones de cualquier género. Siempre es la víctima la culpable, aunque el testimonio de la mayoría, evidencie falta de prudencia en el conductor del carro.

Incitamos a la autoridad, velando por la tranquilidad del público mismo, que exija de las empresas la adopción de sistemas nuevos de frenos, que satisfagan las necesidades de la seguridad pública y del tráfico.

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

## Otro golpe a la tracción a sangre

**El anticuado sistema, tiende a desaparecer en Santiago.  
1.500 carretones retirados de la circulación**

Al finalizar el plazo concedido por las autoridades para el retiro de la circulación de nuestra ciudad de los carretones de golpe, deben abandonar la circulación no menos de mil quinientos vehículos de esta naturaleza. Es otro golpe que asesta la civilización a la tracción del tiempo de la colonia que como un resabio del pasado quedaba aun entre nosotros. Poco a poco, irán desapareciendo todos los demás sistemas similares de las diversas actividades públicas, y habrá entrado a reinar en la Capital de Chile, la tracción motorizada, símbolo del progreso de la humanidad.

Mucho se ha dicho sobre el río de este viejo sistema. Los espíritus conservadores, han lamentado la desaparición de Santiago de esos carretones, pesados, incomodos, lentos, que constituían si bien es cierto una nota clásica, también eran una molestia para la vida afiebrada de las grandes ciudades como la nuestra.

Ha desaparecido o desaparecerá en pocos días más, el carretonero típico, que con la camisa al aire y el pecho descubierto, llena de polvo y de barro la cara, tostado por el sol, viajaba por Santiago como una pesadilla para los automobilistas: y el paso tardo de los caballos y mulares, queda también relagado por el ruido ensordecedor de los motores, y el tipo del chauffeur ennegrecido por el aceite o el humo de los grandes camiones.

Alguien ha dicho que el carreton por ser chileno, entregaba a la circulación no menos de 20.000 pesos diarios por consumo de pasto, como si los caballos tuvieran que dejar de comer, porque no trabajan en Santiago, y han agregado que quedan sin trabajo no menos de 12.000 personas, como si con el uso de camiones, no se necesitaran chauffeurs, y ayudantes, cargadores, etc. y toda la legión de obreros que necesariamente han de seguir en sus trabajos, variando únicamente el sistema de conducción.

Se han hecho una serie de consideracio-

nes, tendientes a tratar de imponer el criterio de que el carreton debe de continuar prestando sus servicios en Santiago, criterios que de triunfar exigirían con justicia la reincorporación a la vida activa de nuestra ciudad, de los bueyes de la carreta colonial que hasta hace pocos años pululaban por nuestros caminos.

Cierto es que hay intereses perjudicados. Pero cuando el beneficio de los más existe, se impone el perjuicio de los menos, porque sino no existiría progreso en ningún orden de cosas. Y por otra parte ese perjuicio es sólo relativo, por cuanto ni los caballos han de dejarse abandonados para que se mueran de hambre, ni los carretones se han de usar como leña. Esos seguirán en retirada fuera de los confines de Santiago, esperando que el empuje civilizador, los arroje mañana un poco más lejos, y recién cuando toquen los confines del país, habrá que pensar en que verdaderamente han pasado a ser objetos inútiles.

Mientras tanto, los carretoneros de ayer, usando vehículos motorizados, habrán hecho más viajes cada día, habrán ganado más en relación también, habrán mejorado sus sistemas aunque les cueste más caro el vehículo, y solo recordarán con afecto, los tiempos idos del caballo empacadizo, de la mula mañosa, del buey lerdo y de las ruedas crujientes.

No hay que lamentarse tanto, porque desaparecen de nuestras calles esos viejos implementos que antaño sirvieron para afianzar nuestro progreso y que ahora, han pasado a ser elementos que entorpecen el ritmo de nuestra vida activa.

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

# EL FORD 1930

Hizo su aparición en nuestro mercado

Como se había anunciado, en los primeros días de Abril, aparecieron en Chile los primeros automóviles Ford, del nuevo modelo. Como se recordará pasaron algunos meses, en espera de este nuevo tipo, manteniéndose así en forma creciente la curiosidad del público.

Junto con el anuncio de su llegada, un público numeroso desfiló por los salones de ventas, y en especial por el salón de Alameda de propiedad del Sr. Orrego.

Justo es consignar, que la impresión causada ha sido superior a la propia expectativa de los interesados.

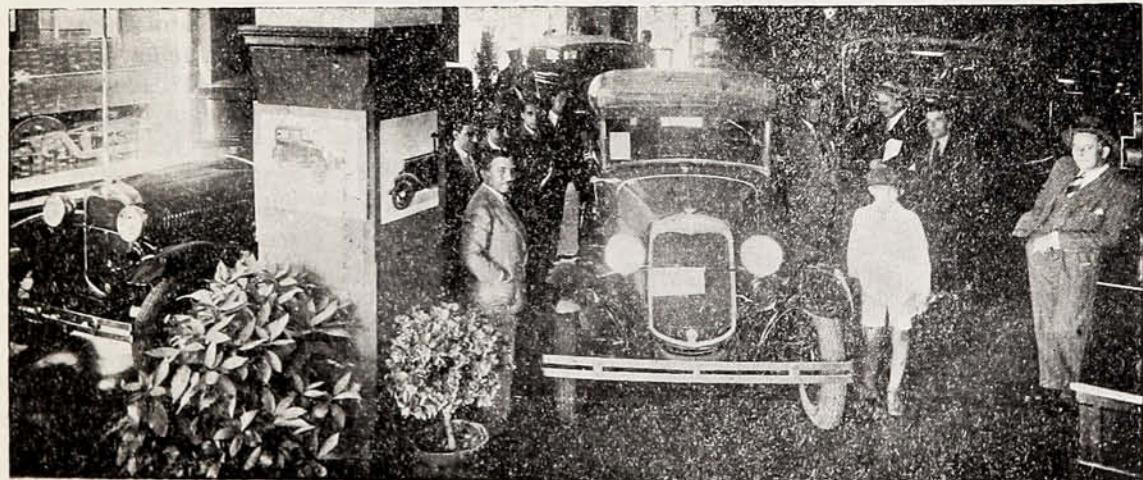
### Las nuevas características

Hemos sido de los primeros en conocer

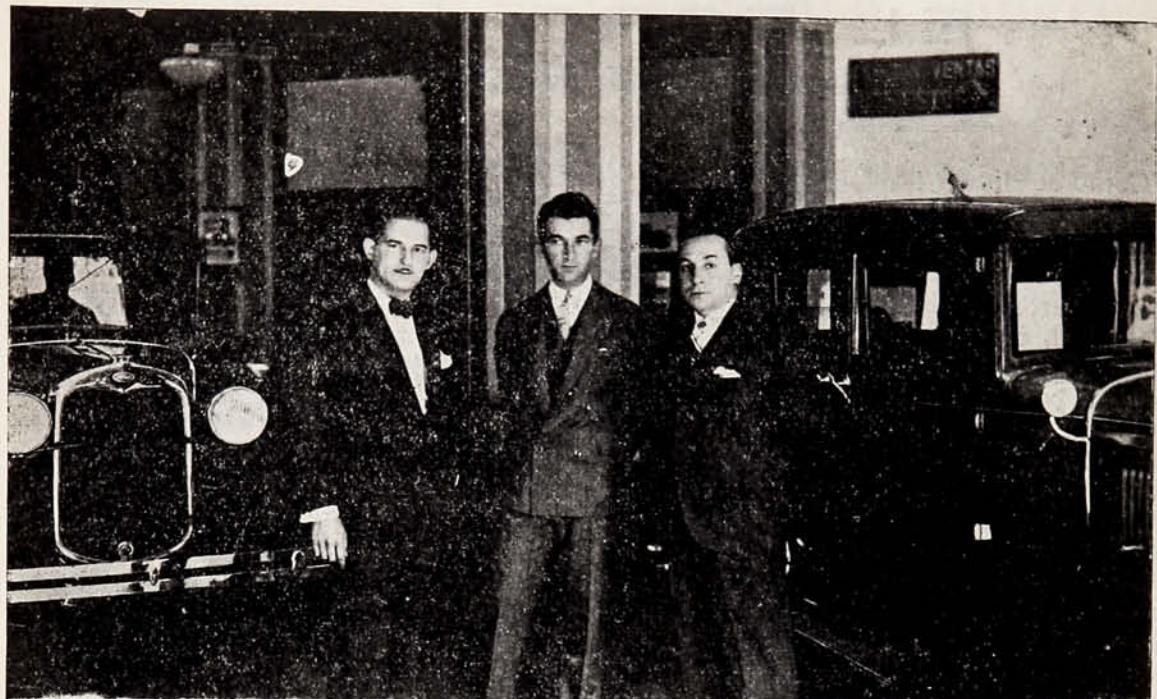


Local Delicias Esq. de Gálvez, Almacén de ventas de los Srs. C. Orrego y Cía. Este edificio será demolido para formar la plaza del barrio cívico.

las nuevas características de Ford, aplicadas especialmente en las carrocerías, que vienen más amplias, en su interior, que son más cómodas y mejor presentadas. Líneas



Un rincón del Salón Ford de la firma Carlos Orrego y Cía.



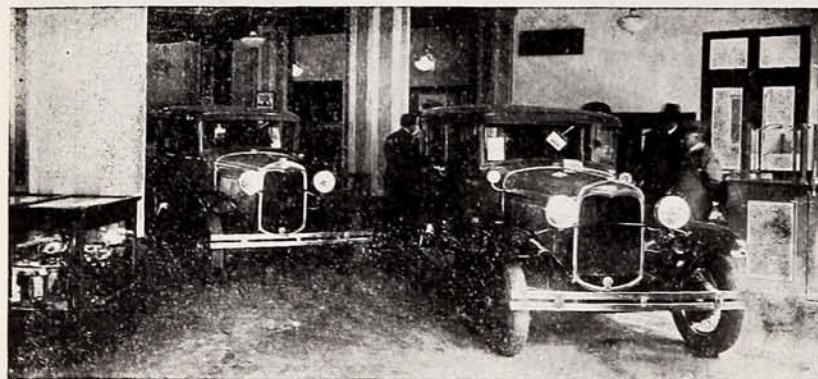
Los socios de la firma Besa Fernández y Cía.

rectas y alargadas a partir del radiador, dan al nuevo Ford una apariencia agradable, aparte de los colores seleccionados de la pintura en cada uno de los modelos. El techo de la carrocería, los ventavales, los guardabarros, y muchos otros detalles han sufrido modificaciones interesantes, que benefician al comprador, que adquiere un coche de apariencia vistosa, que en nada desmerece la presentación de otras marcas americanas, de la categoría del Ford.

Es indudable que estamos en una era de transición del automovilismo. Los americanos, no solo están librando una batalla entre ellos mismos, productores de tan crecido número de marcas, sino que preocupan de mantener la conquista de los mercados, ante el peligro de la invasión europea, que ha despertado a la vida activa no ha mucho con un evidente propósito de conquista.

Por eso Ford, ha querido mantener su puesto, ofreciendo al público un automóvil de marcada eficiencia técnica, aparejada de una hermosa presentación, dentro del valor a que son vendidos sus coches en el mercado mundial.

Como decimos, el público Santiguino ha admirado con justicia el nuevo modelo Ford, que ha venido mejorado; y debe ser una prueba de satisfacción con que ha acogido su



Salón Ford de la firma Besa, Fernández y Cía, en Ahumada Esq. de Moneda (ex - Primavera).



Exposición Ford. Sala de Exhibición de la firma Carlos Orrego y Cía. En primer término figura el Ford que habla, cuyos detalles damos en esta información.

presentación, el considerable número de vehículos adquiridos durante el mes en curso.

También las agencias de los Srs. Besa Fernández y Cía., Pedro Medina y Julio Jiménez, fueron visitadas por considerable público, deseoso de ver las novedades del Ford. Sabemos que se han efectuado numerosas ventas, que prueban la aceptación que el coche ha tenido de parte del público.

#### El coche parlante

Un novedoso dispositivo, permitió a un

Ford de la casa del Sr. Orrego, entablar conversaciones con los clientes y visitantes de la firma.

Por lo menos, el Sr. Orrego que se ha caracterizado siempre por la originalidad de su propaganda, ha dejado la impresión de que su Ford, tenía ojos y podía hablar. Nuestro Director, sufrió la grata sorpresa de un saludo inesperado a su llegada a la exposición, y entabló conversación con el coche de referencia. Unicamente considera el visitante, que el Ford parlante, es más galante con las damas que con los hombres, y que cuando se dirige a las primeras, parece que tuviera corazón. . .

#### Accidentes fatales durante 1929 en los Estados Unidos

El Consejo de Seguridad Nacional ha declarado que según las estadísticas, durante 1929 ha habido 31.500 accidentes fatales causados por automóviles. Esta ci-

fra arrojó un aumento de 12,6% sobre el año 1928 cuyo número ascendió a 27.866.

#### Impuesto a la bencina en los Estados Unidos

26.634.210 vehículos automotores produjeron durante 1929 la suma de 428 millones 970 mil 854 dólares.



## Del 25 aniversario de la A. I. A. C. R.

Con motivo del 25 Aniversario de la fundación de la Asociación Internacional de Automóviles Clubs Reconocidos, que tiene su sede en París, esta Institución, acuñó especialmente para conmemorar tan digna fecha, tantas medallas especiales como Instituciones Nacionales hay afiliadas a la misma.

En su oportunidad llegó al Automóvil Club de Chile, la medalla que como recuerdo se remite a la Institución, que tiene en su anverso una dedicatoria especial, para la principal institución automovilista de Chile.



## 1.000 Partes Diarios

Con la aplicación de las ordenanzas de tránsito últimas, los diarios, comentando el exceso de trabajo de los juzgado de Policía local, anunciaron, sin dar mayor importancia al asunto, que se estaban denunciando alrededor de mil partes diarios, por infracciones varias.

Debemos hacer fe de la honestidad periodística de los colegas, y ese solo hecho nos evidencia que hay un "trop de zéle", en la aplicación e interpretación de esas ordenanzas.

En efecto, digamos que en vez de mil se aplican solo setecientos partes diarios, con una multa término medio de veinte pesos, que es la más baja que se aplica. Llegamos a la conclusión de que estamos engrosando un rubro de imprevistos, en una forma tal, que podría originar la re-

peticIÓN del cuento de la fábula del sapo y del buey.

14.000 pesos diarios por multas de pequeñas infracciones, tales como no detenerse en las esquinas, aunque no haya tráfico, pasarlas a más de diez kilómetros, no hacer sonar la bocina aunque haya carabinero de facción, nos llevan con una acelerada a fondo de más de 400.000 pesos mensuales, o sea un kilometraje "efectivo" de más de cinco millones anuales, velocidad que hasta la fecha no ha alcanzado ninguna Flecha de Oro ni cosa parecida.

Debemos reconocer que progresamos, si hacemos fe de las propias informaciones de nuestros colegas, que no han reparado al dar semejante noticia, todo lo significativa que es para el automovilismo chileno.

# UN GARAGE MODELO

El Garage San Martín, inició sus actividades el 1.o de Abril

Acaba de darse al servicio público, un garage, que merecía llamarse también garage Modelo, por las innovaciones que ha introducido en sus servicios.

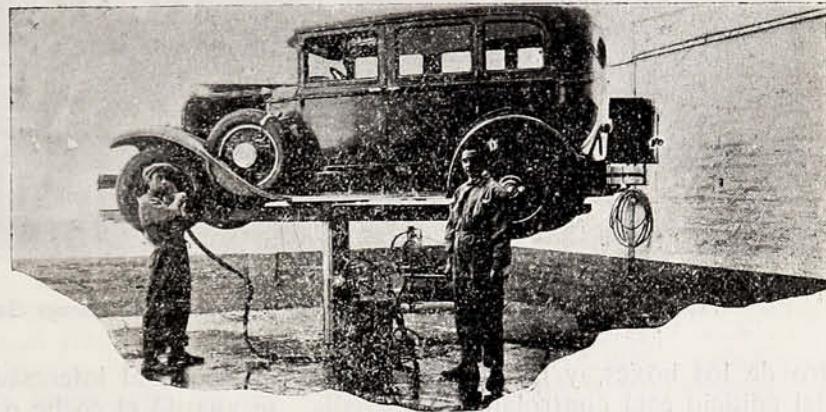
Hasta ahora puede decirse que es el establecimiento en su género mejor montado de Santiago, con una capacidad para ciento cincuenta coches.

Sobre un terreno de tres mil metros cuadrados, ha levantado el amplio edificio donde se han instalado todas las dependencias necesarias para asegurar un servicio montado a la americana. En el hallarán los interesados, como asegurar la mantención de su coche, del cual depende la vida y duración del mismo.

Hemos realizado una detenida visita al local, del que suscintamente por la falta de espacio, podemos decir lo siguiente:

### Los boxes

Son amplios, pues miden seis metros

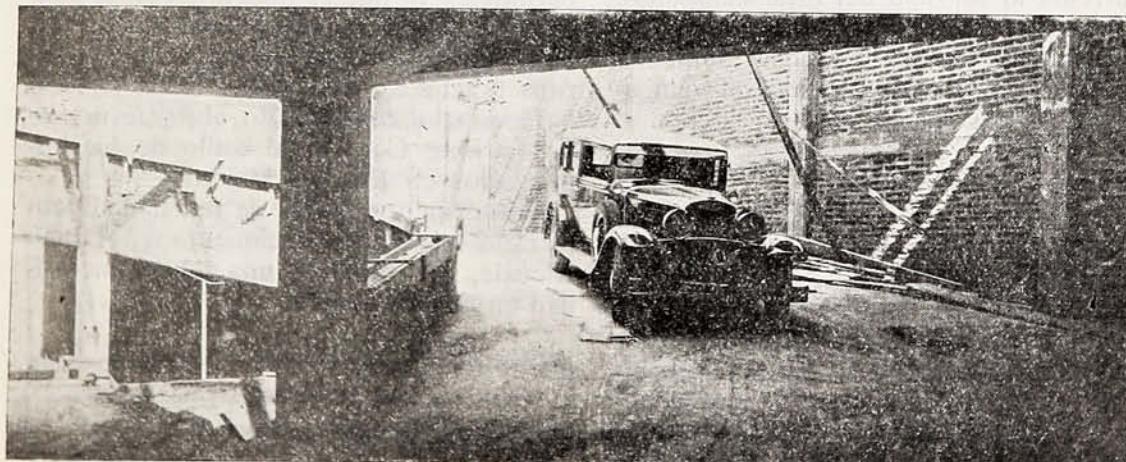


Gata eléctrica para lavar los autos y engrasárselos.

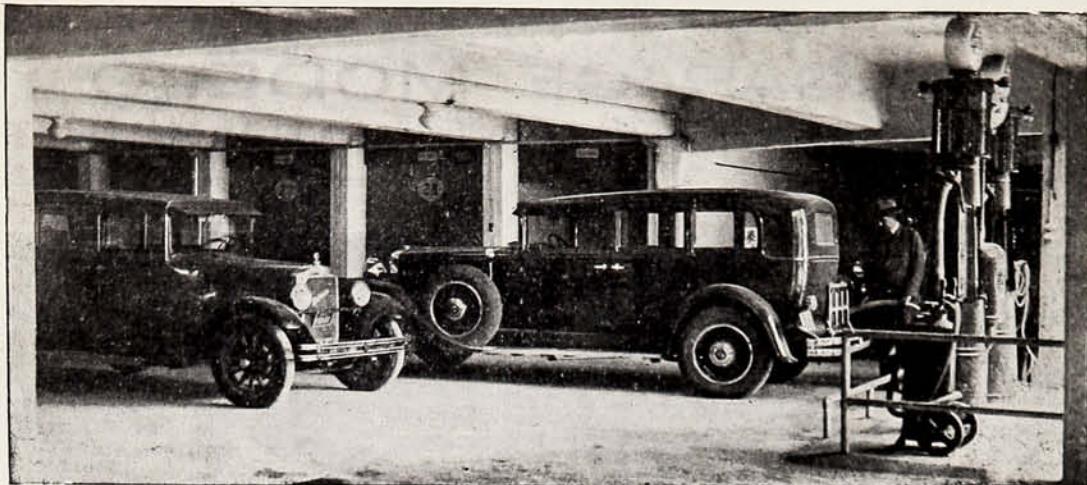
de largo por dos y medio de ancho. Tienen el espacio suficiente para albergar cualquier coche por grande que sea, cuenta con instalaciones de seguridad que son una garantía, con cortinas de fierro y son incombustibles.

### Servicios menores

Está dispuesto el garage de modo que se pueda subir y bajar al mismo tiempo al piso superior, por una rampa de seis metros de ancho. Una amplia iluminación permite realizar cualquier trabajo fuera y



Un automóvil descendiendo por la rampa que comunica al segundo piso.



Automóviles abasteciéndose de bencina y aceite en el Garage San Martín.

dentro de los boxes, y la entrada y salida del edificio está controlada con señalización luminosa para evitar accidentes en especial durante la noche.

Llama la atención sobre todo, la preferencia que se ha dado a las seguridades contra incendio, ya que además de grandes grifos de agua corriente, tiene instalados numerosos extinguidores portátiles.

### Servicio fuera del garage

Otra de las innovaciones que llaman la atención son los servicios que se hacen a domicilio. El cliente mediante una orden, puede obtener que su coche sea traído o llevado del garage, con alguno de los chauffeurs al servicio del establecimiento. Y aun, la tarea de colocarlos dentro del box correspondiente le queda eliminada al cliente, a quien se le entrega el vehículo en la puerta del garage.

### Control

Merece el mayor elogio el sistema de control aplicado, para que el propietario de un coche tenga la seguridad de que su máquina, no ha sido sacada del local, o que el chauffeur, no se ha distraído en la calle, cuando se le manda guardar el coche. Una tarjeta emitida por un reloj automático, además del libro de registro,

informan al interesado de la hora a que se guardó el coche o a la que ha sido sacado cada día.

### La maquinaria

A parte de otros servicios de emergencia, los dueños de este Garage, han dispuesto la aplicación de la más moderna maquinaria para engrasado y lavado de automóviles, lavado de chassis y motor, aparatos de vulcanización revisión de baterías, venta de toda clase de neumáticos y ambulancia de automóviles para casos de accidentes, etc.

También comprende este negocio seguro de coches, compra venta de autos, peritajes y lo que es más interesante aun, dada la buena finalidad que la inspira, una escuela de chauffeurs a cargo de peritos prácticos e idóneos, y hasta servicio para estacionamiento, no obstante no ser un Parking Garage, al estilo de los implantados en Estados Unidos.

Francamente que es de felicitar al propietario de este establecimiento señor Juan Kienzle, que satisface una sentida necesidad en nuestra capital.

Los caminos modernos significan prosperidad, riqueza y progreso nacional.

# El Campeonato Nacional del Kilómetro Lanzado

**Se postergó la fecha para el 27 del corriente.**

**El Reglamento**

Estaba anunciada para el seis de Abril, la carrera organizada por el Automóvil Club de Chile, por el campeonato Nacional del Kilómetro Lanzado en el camino a San Bernardo.

Algunos inconvenientes que no fueron posibles de subsanar originaron la posterización de esta prueba, que pasará a ser clásica en nuestro ambiente deportivo.

Contrariamente a lo que se había anunciado con anterioridad, se adoptó, el sistema de cilindrada en vez de la división por caballos de fuerza al freno, en atención a que la comprobación de los datos relativos a cada coche consistentes en el cálculo por caballos de fuerza al freno y las dificultades que por tal sistema podrían originarse serían muy difíciles de controlar por parte de la Comisión Técnica.

Así pues, para hacer una división lo más equitativa posible, dentro de las propias dificultades que para nuestro ambiente, presenta la cilindrada, dado que Chile no es país productor de automóviles, se aprobó el reglamento correspondiente, consultando todos los puntos que evitarán discusiones y controversias siempre desagradables.

Helo aquí:

## I. CATEGORIAS

3. Habrá dos categorías, a saber:

- 1.a Categoría: Coches Standard, sin compresor, para pilotos aficionados, dividida en cuatro series:
- Hasta tres litros de cilindrada (183,069 pulgadas cúbicas).
  - Hasta 3 1/3 litros de cilindrada (203,41 pulgadas cúbicas).
  - Hasta 3 2/3 litros de cilindrada (223,75).
  - Más de 3 2/3 litros de cilindrada.
- 2.a Categoría: Coches con o sin arreglo, cilindrada libre, para todo piloto, dividida en dos series:
- Sin compresor.
  - Con compresor.

4. Se entiende por automóvil Standard el automóvil fabricado en serie, fuera de pedido especial en sus detalles mecánicos y carrocería, sin modificaciones ni alteraciones mecánicas de ninguna especie, y con el equipo con que es entregado al público comprador por el importador del coche aquí en Chile.

5. En la primera categoría se autoriza el empleo

de escape libre sin sacar el silenciador y se permite quitar el parabrisa.

## II. INSCRIPCION

6. Las inscripciones se reciben desde el 14 de Abril en la Secretaría del Automóvil Club de Chile, debiendo la solicitud ser firmada por el piloto.

7. Los derechos de inscripción son los siguientes:

1.a Categoría: \$ 20 por coche.

2.a Categoría: \$ 60 por coche.

8. Las inscripciones se cerrarán el día 21 de Abril a las 19 horas, llevándose a efecto el sorteo inmediatamente después.

9. Para participar como piloto en esta prueba, se necesita carné de competencia otorgado por la autoridad competente en Chile.

10. Los pilotos que no estén clasificados en el Automóvil Club de Chile como profesionales y que al inscribirse para participar en la segunda categoría no hagan donación de su premio en dinero a alguna sociedad de "Beneficencia, quedarán clasificados como profesionales.

11. Los pilotos que inscritos en la segunda categoría hagan donación de su premio en dinero según el artículo anterior, tendrán una rebaja de \$ 40 en el valor de la inscripción.

## III. PREMIOS

12. A los ganadores de cada serie de la primera categoría una copa donada por la "Compañía Chilena de Tabacos", y una medalla de oro donada por el "Automóvil Club de Chile".

13. Al ganador de la serie e) de la segunda categoría la copa "Automóvil Club de Chile" y dos mil pesos en dinero; un mil pesos al segundo, y quinientos pesos al tercero.

14. Al ganador de la serie f) de la segunda categoría, una medalla de oro donada por el "Automóvil Club de Chile".

## VIII. FORMA DE LA PRUEBA

25 La prueba se correrá en ambos sentidos, computándose el tiempo medio de cada recorrido.

26. Habrá un kilómetro para lanzarse, un kilómetro para detenerse.

27. La partida del primer coche de la primera categoría, serie a) se dará a las 14.30 horas de Sur a Norte y continuará en el orden designado en el sorteo.

28. Con un intervalo de treinta minutos se anunciará la carrera de Norte a Sur en el mismo orden en que se haya corrido de Sur a Norte.

29. Los coches inscritos en la primera categoría deberán llevar en sacos de arena ciento ochenta kilos, peso equivalente al de tres pasajeros.

30. Estos sacos se colocarán, en el "tonneau" en los coches de cinco asientos corrientes y en la "cola", en los llamados roadsters o runabouts.

31. Los coches deberán llevar a ambos lados del torpedo, en signos de treinta y cinco centíme-

tros de altura y siete de ancho, el número que les haya correspondido en el sorteo.

32. Los coches inscritos en la primera categoría llevarán el estanque de gasolina completamente lleno.

#### ANEXO

##### Clasificación y premios "Las Últimas Noticias"

Los coches que se inscriban en la primera categoría, según el artículo 3 del presente Reglamento, pueden aspirar a los premios que ofrecen "Las Últimas Noticias", como sigue:

A) Cada interesado debe solicitar ser inscrito además en la clasificación de "Las Últimas Noticias" mediante el pago de una suma adicional de diez pesos.

D) Los coches se clasificarán dentro de las siguientes series:

G.—De 20 a 50 H. P. al freno.

H.—De 51 a 70 H. P. al freno.

I.—De 71 a 85 H. P. al freno.

J.—De 86 a H. P. arriba.

E) El señor Director de "Las Últimas Noticias"

presidirá una comisión asesora formada por las personas que él mismo designe, y que representará al diario en la competencia.

F) Verificada la prueba, el Jurado clasificará a los coches que inscritos en las series anteriores hayan hecho los mejores tiempos.

G) El ganador de cada una de las series del artículo D), tendrá como premio una copa donada por "Las Últimas Noticias".

H) Toda duda o reclamo que se suscite sobre la serie del artículo D), en que el coche deba ser o haya sido inscrito, será resuelta en fallo inapelable por el señor Director de "Las Últimas Noticias" y la comisión a que se refiere el artículo E.

I) El Reglamento del Campeonato Nacional del Kilómetro Lanzado se aplica íntegramente en todo lo que no esté en desacuerdo con este Anexo.

J) El Automóvil Club de Chile declina toda responsabilidad en la clasificación de las Series del artículo D), que es auspiciada y propuesta por "Las Últimas Noticias".

**La Comisión Deportiva del Automóvil Club de Chile.**

## CONTROLES NO OFICIALES

### Errores en que se induce al público

Es común, que algunas publicaciones hablen de records de determinados raids o pruebas automovilistas, realizadas por lo general bajo la buena fe más o menos interesada de volantes y acompañantes, sin que ninguna autoridad competente, haya comprobado la efectiva realidad de los tiempos marcados.

Ello induce al público en errores, que después dan origen a discusiones que tienen una fuente de informes equivocados.

Ultimamente sin ir más lejos, se ha hablado de records de velocidad, en distancias cubiertas por automovilistas en tiempos inverosímiles, y la publicidad que se ha dado a estas pruebas controladas por particulares o por empresas periodísticas, deja en el público la sensación de que se trata de raids homologados por entidades que oficialmente pueden hacerlo como el A. C. de Chile.

Es de lamentar, en lo que respecta al público lector, que estas hazañas no se realicen controladas en forma oficial por una Institución que no tendría el menor inconveniente en hacerlo, y que además, les daría un sello de indudable veracidad.

Entendemos que cualquiera persona que

está interesada en batir un record, ya sea con propósitos deportivos o comerciales ha de considerar lógico y sensato, que la fiscalización se haga en debida forma.

Así al menos se podría evitar el papel poco lucido de esos desafíos que se hacen y no se aceptan o que se aceptan y no se realizan.

Hacerlo de otro modo, es poderse asignar records de palabra, con una facilidad halagadora. Mañana o pasado no faltará quien diga, por que se controló a si mismo y pudo hacerse una publicidad más o menos amplia que se han trasladado de Santiago a Puerto Montt en automóvil en cuatro horas, para gozar por muchos años del título de campeón o de recordman.

Estamos muy de acuerdo en que el espíritu deportivo despierte un verdadero interés entre los automovilistas por superarse unos a otros, pero para que todo se haga en forma, debe recurrirse para su control ante quien corresponde, cuya misión es entre otras, la que comentamos; hacer fe de los tiempos que marquen en cualquier clase de prueba de interés, los automovilistas.

# **GASOLINA**

# **SHELL**

## **De Fama Mundial**

Dondequiera que Ud. compre gasolina SHELL, compra siempre la misma SHELL que tanto prestigio ha adquirido entre los automovilistas del mundo entero.

Sea en Sud-América, Norte-América, Europa o el Asia, donde Ud. la adquiera, recibe siempre un producto idéntico y de la misma inmejorable calidad.

La calidad de la gasolina SHELL está garantizada por la más poderosa de las Organizaciones Petroleras del mundo, la cual produce por sus propios medios y distribuye por sí misma este incomparable combustible para automóviles.

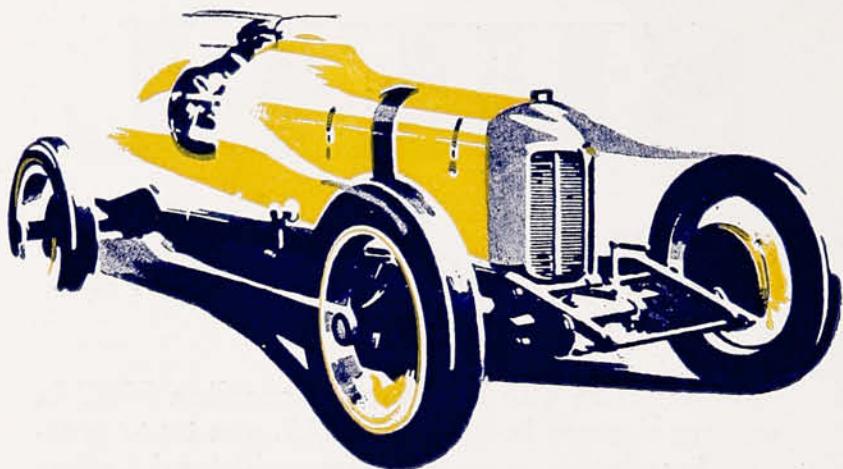
**Únicos Importadores:**

**Shell-Mex Chile Limited**

**Sucesores de:**

**Anglo-Mexican Petroleum Co. Ltd.**

# CONDOR GOLDEN MOTOR OIL.



MAS FUERZA.

MAS VELOCIDAD.

## CONDOR - GOLDEN MOTOR OIL

es un aceite altamente refinado, en el que se han eliminado todas las materias que producen los residuos carbonosos al quemarse.:::::

El uso continuo de un  
Lubricante PERFECTO y UNIFORME  
como lo es el **CONDOR GOLDEN MOTOR OIL**  
evitará pérdidas innecesarias

UNICOS IMPORTADORES

## SAAVEDRA, BÉNARD Y CIA. LTDA.

Sociedad Comercial

# CONVERSANDO CON EL SR. MATRAY

Gerente de la Ford Motor Co. en Chile.

## Mejora de coches y mejora de salarios

En ocasión a la llegada del primer Ford del nuevo modelo, que constituye un acontecimiento para el automobilismo de Chile, visitamos al Gerente de la Ford Motor y Co. Sr. Matray, con el objeto de conocer las nuevas características de los coches, y a la vez, de auscultar el pensamiento de la fábrica interpretado por el Gerente en Chile, sobre sus futuras actuaciones en el país.

Le encontramos en su puesto, desde donde dirige con marcado acierto las importantes actividades que le han sido confiadas, y su conversación, versó sobre dos puntos de especial interés: Mejora de los Ford, y mejoras en el personal de la Ford Motor de Chile.

### Los Automovilistas

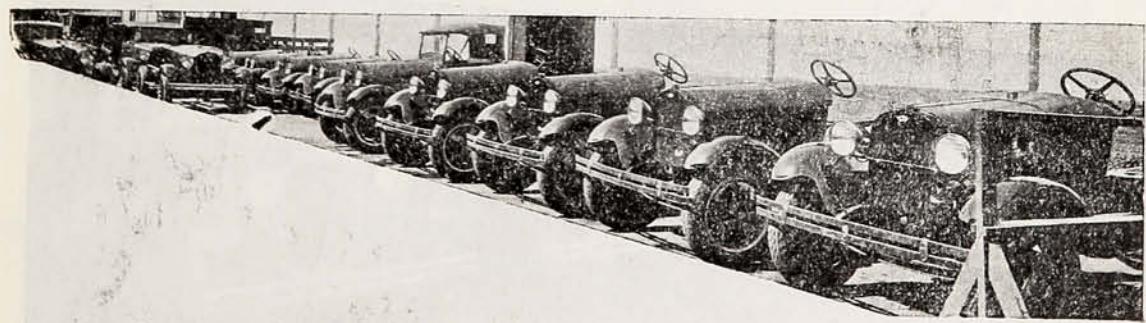
El Sr. Matray, nos informó que se han



Henry Ford, el Coloso de la industria automovilística, quien en 1926 profetizó que mientras no hubiesen en los Estados Unidos 30 millones de automóviles, no se habría llegado al punto de saturación.

llevado a cabo, las dos interesantes decisiones tomadas en el mundo. Una de ellas es la de mejorar la situación del personal, que seleccionado, ha ido perfeccionándose constantemente en sus labores desde que inició sus actividades en Chile. Las condiciones de inteligencia y laboriosidad, reconocidas por el Gerente en reportajes anteriores, han justificado el aumento de los salarios. Es justo reconocer que en este sentido la compañía procede con un elevado criterio, que debiera tener

sus imitadores en todos los órdenes de actividades. Si el obrero produce más y mejor, es justo que también gane más, para alentarlo e interesarlo en el progreso constante de la firma que sirve. Así se ha llegado a que el salario mínimo que se paga en la Ford Motor de Chile, sea de 32 pesos diarios en vez de los 28 pesos dia-



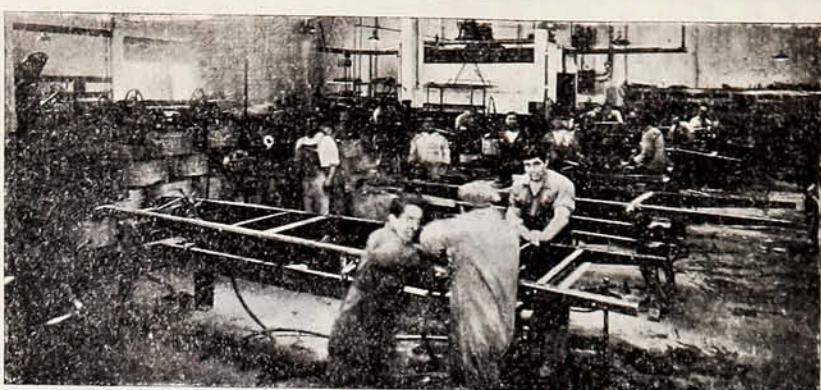
Camiones Ford listos para entrega.

rios en vez de 28 que se pagaban hasta hace poco. Esto demuestra el interés de la Compañía, de que si ella progresá y aumenta sus ventas son el esfuerzo y cooperación de sus obreros, estos también deben beneficiarse paralelamente.

Son conocidas las teorías de cooperación de Mr. Ford, relacionadas con sus obreros, emitidas en muchos artículos financieros, que han llegado hasta interesar países como Rusia, donde muchas de ellas han sido oficialmente aplicadas por el gobierno. Ellas constituyen también la base del enorme progreso de Henry Ford, aparte de las condiciones excepcionales de su inteligencia y laboriosidad.

El Sr. Matray, nos habló también de los nuevos tipos de automóviles, algunas de cuyas características, ya mencionamos al ocuparnos en otro artículo de la Exposición realizada por el Sr. Carlos Orrego.

El nuevo producto, no es en realidad un nuevo modelo de automóvil, en el que se cambia las condiciones esenciales del motor. La Fábrica, siguiendo una vieja norma, que el público ha podido apreciar, ha sostenido y practicado siempre la idea, de que produciendo un coche construido en condiciones excepcionales de satisfacción para el público, no es necesario recurrir a los modelos arcaicos, que si bien despertan interés en el nuevo comprador, en

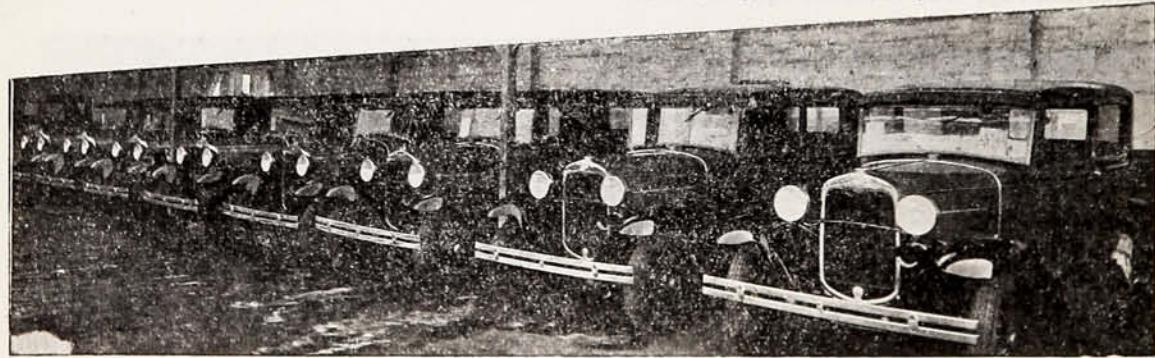


En la Ford Motor Company. Armadura de los automóviles y camiones.

cambio perjudican a los compradores anteriores, toda vez, que el nuevo modelo, por imposiciones de la industria y de la competencia, vienen mejorando con relación a los anteriores y por lo tanto, originan una depreciación considerable en los productos, a medida que los años pasan.

El nuevo modelo, no tiene introducidas modificaciones sustanciales en el mecanismo del motor. Ofrece líneas y novedades que afectan solamente la parte externa del coche, que constituyen comodidades y bellezas de líneas, pero que el chassis, es el mismo en todos sus detalles que los últimos modelos producidos por la Fábrica.

Cualquiera persona entendida nos dice el Sr. Matray, está en condiciones de comprobar estas aseveraciones, y todo el mundo es testigo de que Ford, ha mantenido esta táctica en su industria al través de veinte años de trabajo.



Automóviles Ford modelo A de nuevo diseño recientemente armados y en condiciones de ser entregados a los agentes en el país.

## El Calendario Deportivo

### Lo que podría fijarse como definitivo

En una de las últimas sesiones del A. C. de Chile, se habló de la necesidad de confeccionar el Calendario Deportivo, con el objeto de que el público sepa con anterioridad, las carreras y paseos que organizará la Institución.

Sin que ello signifique fijar normas, nos permítanos dar a continuación, una idea del Calendario Deportivo, que el A. C. de Chile podría adoptar. Demás está decir, que se consultan en él; fechas oportunas y paseos apropiados a las diversas estaciones, conjuntamente con las carreras que constituyen los números más atractivos del automovilismo en general.

Por otra parte, para que el Calendario pueda anunciarse definitivamente, es de suponer que se harán las gestiones necesarias ante la autoridad, para que ella apruebe con anticipación las fechas que habrán de proponerse.

Nuestra idea es la siguiente:

**ENERO** Carrera Santiago Mendoza, controlada por el A. C. Chile y A. C. Argentino. Para esta época, el camino internacional queda

en condiciones de ser usado sin mayores peligros.

**FEBRERO** Kilómetro lanzado de San Antonio, fiesta que ha pasado a ser clásica en la semana Santantoniana.

**MARZO** Campeonato Nacional del Kilómetro Lanzado.

Pruebas de la Gimkana, hasta ahora no efectuada.

**ABRIL** Circuito Sur de 500 kilómetros.

**MAYO** Paseo a Cauquenes.

**JULIO** Paseo al Volcán aprovechando las nevadas.

**AGOSTO** Paseo a Las Condes. Deportes de invierno.

**OCTUBRE** Paseo a Jahuel.

**NOVIEMBRE** Circuito Sur de 500 kilómetros.

**DICIEMBRE** Carrera Santiago Valparaíso.

**DICIEMBRE** 6, 7 y 8 Paseo Cauquenes.

Creemos que la gran mayoría de los socios del A. C. de Chile acogerían con agrado la adopción de este u otro calendario, que contemple sus anhelos deportivos.

### Ventas efectuadas por las más importantes fábricas de automóviles norteamericanas

|                            | Ventas en<br>1929 | Por<br>Cent<br>1929 | Por<br>Cent<br>1928 | Por<br>Cent<br>1927 | Hudson . . . . .            | 65,300         | 1.62               | 1.6                | 2.2                |
|----------------------------|-------------------|---------------------|---------------------|---------------------|-----------------------------|----------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| <b>Ford . . . . .</b>      | <b>1,356,100</b>  | <b>33.80</b>        | <b>14.4</b>         | <b>15.2</b>         | <b>Willys-Overland . .</b>  | <b>211,300</b> | <b>5.27</b>        | <b>.7.6</b>        | <b>5.5</b>         |
| Ford . . . . .             | 1,349,900         | 33.64               | 14.2                | 15.0                | Whippet . . . . .           | 170,900        | 4.26               | 6.1                | 3.7                |
| Lincoln . . . . .          | 6,200             | 16                  | 2                   | 2                   | Willys-Knight . . .         | 39,000         | 97                 | 1.3                | 1.5                |
| <b>General Motors . .</b>  | <b>1,316,900</b>  | <b>32.84</b>        | <b>42.4</b>         | <b>42.6</b>         | Otros . . . . .             | 1,400          | 04                 | 2                  | 3                  |
| Buick . . . . .            | 161,000           | 4.02                | 6.3                 | 8.9                 | <b>Nash . . . . .</b>       | <b>109,400</b> | <b>2.72</b>        | <b>3.7</b>         | <b>4.2</b>         |
| Marquette . . . . .        | 15,700            | 39                  | ...                 | ...                 | <b>Studebaker . . . . .</b> | <b>94,800</b>  | <b>2.35</b>        | <b>3.6</b>         | <b>3.8</b>         |
| Cadillac . . . . .         | 15,200            | 38                  | 6                   | 7                   | Erskine . . . . .           | 8,100          | 20                 | 7                  | 3                  |
| La Salle . . . . .         | 20,600            | 52                  | 6                   | 4                   | Pierce-Arrow . . .          | 8,700          | 21                 | 2                  | 2                  |
| Chevrolet . . . . .        | 809,000           | 20.15               | 25.4                | 24.8                | Studebaker . . . . .        | 78,000         | 1.94               | 2.7                | 3.3                |
| Oakland . . . . .          | 32,900            | 82                  | 1.2                 | 1.6                 | Graham-Paige . . .          | 62,900         | 1.57               | 1.9                | 7                  |
| Pontiac . . . . .          | 165,100           | 4.13                | 5.9                 | 4.3                 | Durant . . . . .            | 49,200         | 1.23               | 2.3                | 2.2                |
| Oldsmobile . . . . .       | 93,000            | 2.33                | 2.4                 | 1.9                 | Packard . . . . .           | 46,100         | 1.15               | 1.4                | 1.2                |
| Viking . . . . .           | 4,100             | 10                  | ...                 | ...                 | Hupmobile . . . . .         | 45,600         | 1.13               | 2.3                | 2.0                |
| <b>Chrysler Motors . .</b> | <b>353,000</b>    | <b>.8.80</b>        | <b>10.8</b>         | <b>10.5</b>         | Marmon . . . . .            | 23,100         | 57                 | 5                  | 4                  |
| Chrysler . . . . .         | 87,200            | 2.17                | 4.8                 | 5.8                 | Marmon . . . . .            | 8,900          | 22                 | 5                  | 4                  |
| Dodge . . . . .            | 88,300            | 2.20                | 4.7                 | 4.7                 | Roosevelt . . . . .         | 14,200         | 35                 | ...                | ...                |
| Plymouth . . . . .         | 115,900           | 2.89                | 9                   | ...                 | Auburn . . . . .            | 19,300         | 48                 | 4                  | 4                  |
| De Soto . . . . .          | 61,600            | 1.54                | 4                   | ...                 | Auburn . . . . .            | 18,550         | 46                 | 4                  | 4                  |
| <b>Hudson Motors . .</b>   | <b>263,800</b>    | <b>6.59</b>         | <b>7.3</b>          | <b>8.5</b>          | Cord . . . . .              | 750            | 02                 | ...                | ...                |
| Essex . . . . .            | 198,500           | 4.97                | 5.7                 | 6.3                 | Reo . . . . .               | 18,000         | 45                 | 7                  | 8                  |
|                            |                   |                     |                     |                     | Varios . . . . .            | 42,500         | 1.05               | 1.9                | 1.3                |
|                            |                   |                     |                     |                     | Total . . . . .             | 4,012,000      | 100 <sup>o</sup> o | 100 <sup>o</sup> o | 100 <sup>o</sup> o |

## La Representación Graham Paige en Chile

### Interesantes ideas americanas



Asistentes a la manifestación ofrecida por el Sr. Glennie, representante de la Graham Paige.

Con motivo de la llegada a Chile del Gerente de Exportación de la Fábrica Graham Paige Sr. W. E. Glennie y de Mr. J. H. Wise, Gerente de la misma en Sud América, con residencia permanente en Buenos Aires, los distribuidores de dicha marca en Chile Sres. Huidobro y Ocampo, ofrecieron en el Restaurant Santiago una manifestación de aprecio a los nombrados, a la que concurrieron además del personal de la casa, miembros de la prensa santiaguina.

Un ambiente de cordial camaradería reinó durante el almuerzo, regíamente servido, y al finalizar, hizo uso de la palabra (en Inglés) el Sr. Glennie, para referirse a las actividades de la fábrica.

Aunque su primer manifestación fué de que tenía pocas dotes para escribir... su improvisación tocó tópicos interesantes que llamaron la atención sobre todo por sus amplias ideas de labor y progreso.

Mr. Glennie dijo, que la fábrica era nueva, porque solo tenía tres años de vida, y que moldeada en principios modernos, buscaba para el desarrollo de los negocios, gente joven también, por sus condiciones de actividad.

La Graham Paige inició la fabricación de sus coches en Enero de 1928 y en po-

co tiempo ha entrado en todos los mercados del mundo por la actividad de los fabricantes que han ofrecido características llamativas en sus coches y por la de sus agentes, que han sabido apreciar la calidad del producto. Pero lo que es más digno de consignarse, con los lemas, a que se refirió el orador, puesto en práctica por la casa. Uno de ellos, es la lealtad, decir siempre la verdad, no mentir nunca, y por lo tanto al anunciar el producto como de calidad inmejorable, es ser leal con el público, y es decir una verdad irrefutable.

Dijo que un cliente contento, significa para la fábrica más que dos vendedores, porque tiene la convicción, de que con ese cliente siempre tendrá un amigo satisfecho; y otro lema simpático, es el que llama de las "tres C. C. C.", por cuanto con ellas tiene el Carácter, la Capacidad y el Capital, tres características que distinguen a la Graham Paige. Agregó para satisfacción de sus oyentes, que la fábrica aprecia por igual y atiende en la misma forma al vendedor que tiene anotadas únicamente cinco formularios de pedidos en el año, que aquel que pide 1.000 coches.

Refiriéndose a Chile, insinuó que la fábrica tiene especial interés en ensanchar

## A 40 Kms. con la vista vendada

**Una prueba del Dr. Langsner en el Parque Cousiño**

Por haber prohibido la autoridad, no se realizó la interesante prueba de guiar un automóvil con la vista vendada, como estaba anunciado en la plaza de armas. Los diarios con el solo anuncio de que el Dr. Langsner manejaría sin dificultades un automóvil con la vista vendada, despertaron un considerable interés en el público, que se congregó el Domingo 30 de Marzo en el Parque Cousiño. Numerosos automovilistas, querían comprobar la verdad de esa experiencia, tanto más sugestiva, cuanto que entre nosotros se hace difícil manejar un coche sin inconvenientes, poniendo el uso todos los sentidos especialmente el de la vista...

A la hora anunciada, llegó el Dr. Langsner, en un Citroen, cedido por la firma introductora para el experimento. La muchedumbre rodeó el vehículo, y prestó especial atención a las palabras del mismo, que anunció que su experiencia no tenía nada de sobrenatural, sino que se realizaba mediante el desarrollo de facultades psíquicas que todos tenemos en mayor o menor grado.

A medio día, controlado por una comisión de periodistas y seguido de más de cincuenta vehículos, teniendo la vista completamente vendada, se inició la prueba, que consistía en dar dos vueltas al Parque Cousiño. Durante el trayecto que se efectuó a una velocidad apreciable, se presen-

taron diversos obstáculos imprevistos. Así por ejemplo, una pelota arrojada a la calle por varios footballistas, y seguida por algunos chiquillos, dió lugar a que el conductor frenase energicamente, evitando de atropellar a los peatones. Al llegar en la primera vuelta al punto de partida el Dr. Langsner, viró en redondo, serpenteanado entre los automóviles allí detenidos y continuó su marcha, efectuando al terminar la segunda vuelta, varias maniobras difíciles entre el público que presenciaba el acto, con una precisión y seguridad que mereció sinceros aplausos.

La trasmisión del pensamiento, que se efectuaba desde el asiento posterior del dos de verificar la prueba, era recibida por coche por uno de los pasajeros encargado el conductor, llevando una mano en alto durante todo el recorrido.

La prueba duró alrededor de quince minutos y al finalizar, puso en evidencia el agotamiento físico del Dr. Langsner, que recibió nuevos aplausos por el éxito alcanzado.

Es oportuno consignar que "Auto y Turismo", hace aproximadamente un año, informó a sus lectores de la misma prueba realizada por el Dr. Langsner en La Habana, prueba que mereció la atención de la prensa mundial, por la forma brillante en que se efectuó en el abigarrado tráfico de las calles de la Capital de Cuba.

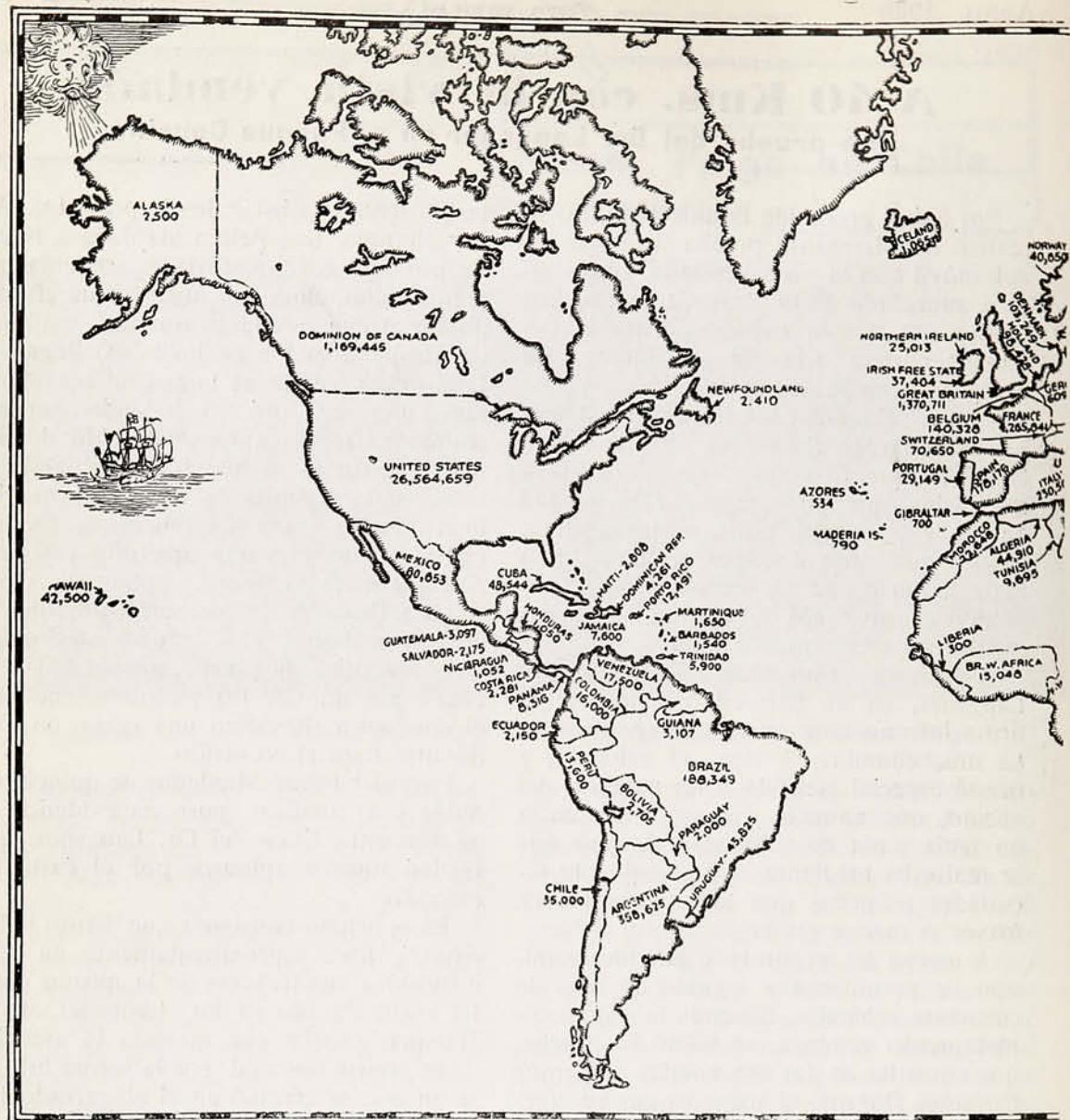
los negocios, por ser este un mercado importante y propicio para la venta de los Graham Paige, y anunció la próxima aparición de un camión, cuyas interesantes características duplicarán las posibilidades de negocios de los agentes en el país.

Refiriéndose a la publicidad, se ha demostrado como buen americano un ferviente partidario, en la forma más amplia posible, sosteniendo que si el público no lo lee, al menos se familiariza con la marca, y mantiene la sugerión y la predisposición del futuro comprador, para de-

cidirse por aquel cuyo dibujo se le ha grabado más en el cerebro.

El orador agregó que había quedado satisfecho de su visita a Chile, toda vez que habrá encontrado en el espíritu y persona de sus representantes, gente joven, activa y laboriosa, imbuida de los mismos sentimientos modernos, que condicen con las explicaciones del Sr. Glennie, y con las características de los Graham Paige.

Al menos lo han demostrado palmaríamente con sus actividades y el éxito brillante que han alcanzado en el tiempo que llevan trabajando dicha marca.



## Automóviles

|  |            |
|--|------------|
| Africa . . . . .                         | 319.365    |
| América (sin incluir los E. U. A.) . . . | 2.047.477  |
| Asia . . . . .                           | 509.256    |
| Europa . . . . .                         | 4.649.793  |
| Oceanía . . . . .                        | 788.773    |
| Estados Unidos . . . . .                 | 26.564.659 |
| Gran total, 1930 . . . . .               | 34.879.323 |



Gran total, 1929 . . . . . 31.851.790

### Aumento en 1930

Todo el mundo (ménos los E. U. A.) . . . 957.454

### Aumento en 1929

## EN EL CRISTO REDENTOR

Chilenos y argentinos, confraternizan y cambian ideas para estrechar el intercambio de turismo.

A fines del mes pasado, con motivo de la realización en Mendoza del Segundo Congreso Nacional de Turismo del país vecino, recibióse en el A. C. de Chile, una invitación del Presidente de dicho Congreso, señor Domingo Báez, en la que se pedía el envío de una delegación que se encontrase día y hora indicando al pie del Cristo Redentor. Inmediatamente, acordóse enviar una delegación compuesta por el Secretario del A. C. de Chile, señor Javier Gumucio y de los socios señores Enrique Kaulen, Jorge Elizondo y Wenceslao Díaz H., quienes puntualmente acudieron a la cita donde ya eran esperados por una delegación del A. C. Argentino, llegando poco después una numerosa comitiva de excursionistas que habían formado parte del Congreso aludido.

La presencia de algunas damas hizo más gratos los saludos de rigor, y sobre todo, el aporte de cocaví y champagne y pisco, de parte de los chilenos, fué acogido con clamorosas muestras de satisfacción, por la oportunidad con que fueron ofrecidos.

El Presidente del Congreso, pronunció un discurso saludando a la delegación chilena, discurso que fué contestado por el señor Javier Gumucio en oportunas y conceptuosas frases, haciendo resaltar al par que los deseos de esfrechar y contribuir a la difusión del turismo entre ambos países, la obra efectiva realizada por las autoridades chilenas, preocupadas intensamente en mejorar la red de caminos de un extremo al otro del país.

Los viajeros mendocinos fueron luego invitados a pasar a Chile, aceptando algunos con entusiasmo. Ese mismo día, cinco automóviles traspusieron la frontera, llegando a Santiago después de haber sido debidamente atendidos en Los Andes, donde la delegación del A. C. de Chile les ofreció un almuerzo, y realizó las gestiones necesarias para la Internación de dichos automóviles.

En Santiago, los visitantes retribuyeron las atenciones recibidas y se hizo especial



Los turistas argentinos se encuentran al pie del Cristo, con los representantes del Automóvil Club de Chile

mención, del deseo del A. C. Argentino, de que, concurriera una delegación del A. C. de Chile a la inauguración del gran edificio propio con que contará esa institución, que se efectuará en breve.

Los viajeros continuaron después viaje a Valparaíso y Viña, regresando por los Andes a su destino.

Componían la delegación del país vecino hasta el Cristo, los señores: Domingo Báez, Dr. Silvano Salinas, Luis Castagnino, José Massetti, Burgos Santillán, Comisario Scaglia, de la policía de Mendoza, Roberto Grau, Ing. Guerrero, Vicente Brech, Carlos J. Bossi, Dr. Paz Casas, J. Segura, del diario "Los Andes" Eduardo Costa, Martínez Cartagoso, Ing. Palazo, Victoriano Díaz, Rici, Arata, Loastau, Oradí, Nacera Guarella, Dr. Cacici, y algunas personas cuyos nombres se nos escapan.

## Con el Presidente de la A. de A. de Antofagasta

El progreso caminero de la región y el desarrollo del Automovilismo en el Norte

En ocasión a su visita a Santiago, tuvimos oportunidad de conversar con el Presidente de la Asociación de Automobilistas de Santiago, Sr. Alfredo Reyes M. quien, tuvo la gentileza de llegar hasta nuestra redacción.

Demás está decir, que el tema preferido, se desarrolló en torno del automovilismo y de los progresos carreteros de la región del Norte del país, en cuyo desarrollo y propulsión tiene buena parte en su haber el Sr. Reyes Molinare, por cuanto es conocida su acción entusiasta y decidida en favor de todo lo que signifique un progreso para Antofagasta y sus alrededores.

El visitante, nos informó detalladamente del estado carretero de Antofagasta. La ciudad hace honor a Chile, por sus calles amplias, perfectamente limpias y bien pavimentadas con asfalto. Ello ha contribuido a que Antofagasta, pase a ocupar el cuarto lugar entre las ciudades de Chile, ya que solamente la preceden Santiago, Valparaíso y Viña del Mar, en desarrollo del automovilismo, como una consecuencia de las pavimentaciones modernas, efectuadas por las autoridades. Antofagasta tiene ya en circulación, quinientos automóviles, crecido número, si se tiene en cuenta la densidad de la población.

Pero lo más interesante consignar, es el progreso de la Institución que ha pasado a ser uno de los centros más activos de la vida social y deportiva de la región. La Asociación de Automobilistas de Antofagasta, tiene su hermoso edificio distante cinco kilómetros de la ciudad, y aunque su desarrollo hasta la fecha, no ha involucrado extensamente la idea del automovilismo en sí, el Sr. Reyes realiza gestiones, para ponerse de acuerdo con el A. C. de Chile y dar mayor vida a la prestigiosa Institución mediante la organización definitiva del deporte mecánico.

En efecto, en la última sesión del A. C. de Chile, se acordó una serie de franqui-

cias para los miembros de esa Institución que vengan a Santiago, número que es cada año más crecido.

La Asociación de Automobilistas de Antofagasta, cuenta en la actualidad con cerca de doscientos socios.

Refiriéndose a caminos, el Sr. Reyes nos informó del buen estado de la carretera que lleva a Mejillones distante setenta y cinco kilómetros de la ciudad, continuamente visitada por los automobilistas norteños. Hay otros caminos interesantes dignos de conocerse, tales como el que lleva a la Caleta Coloso, a 12 kilómetros de la ciudad, y el que va a San Pedro de Atacama, en la Cordillera.

Excursiones mayores que podrían clasificarse entre las de aliento, son las que se efectúan a Copiapó por ejemplo, por caminos malos que pronto serán arreglados convenientemente.

Comunicaciones carreteras con Bolivia no existen.

El Sr. Reyes, hace resaltar su opinión, de la conveniencia de que pronto se lleve a la práctica, el propósito de mejorar los caminos del Norte del país, para ligar a las ciudades en forma fácil, con la Capital. A menudo ocurre que la llegada de un viajero procedente de Santiago, es considerado en Antofagasta, como un hecho extraordinario.

Por otra parte el Sr. Reyes, considera fácil la ejecución de trabajos camineros, toda vez que aquellas regiones como es sabido, son típicamente secas, y además, que cuentan con terrenos aptos para la realización de caminos de poco costo, como lo informó Mr. Bauer a Estados Unidos, haciendo notar, los sistemas empleados por el Ing. de la Provincia, que realmente llamaron su atención, punto que hizo resaltar en sus conferencias, al anunciar que en Chile, había tenido oportunidad de aprender en materia de vialidad, refiriéndose especialmente a lo que vió en Antofagasta.



## AUTOMOVIL CLUB DE CHILE

DELICIAS 1171 — TELEFONO 87344 — CASILLA 3320

|                 |                         |
|-----------------|-------------------------|
| Presidente      | Señor Amadeo Heiremans. |
| Vice-Presidente | » Manuel Barahona       |
| Secretario      | » Javier Gumucio V.     |
| Tesorero        | » Juan P. Blurton       |

### DIRECTORES

Señores: Vasco de Larraechea, Rafael Vives, Luis J. Ovalle, Elías Veloso y Teodoro Camus.

### Actas del Automóvil Club de Chile

### SESION N.o 58 DE MARZO 3 DE 1930

Bajo la presidencia del señor Heiremans y con asistencia de los Directores señores, Camus, Veloso Gumucio y de los socios señores Oscar Concha, Alejandro Gumucio y Vogel, se abrió la sesión a las 19.20 horas.

**ACTAS ANTERIORES.**—Se leyeron las actas pendientes de las sesiones anteriores y fueron aprobadas.

**ASOCIACION DE AUTOMOVILISTAS DE VALPARAISO.**—Se dió lectura a la nota de la Asociación de Automovilistas de Valparaíso referente a la gestión que convendría hacer ante el Comando de Carabineros pidiéndole que a los socios de la A. A. V. no se les exija el retrato en el carnet. Encontrando muy justificada la gestión se resolvió contestarles que no se estimaba oportuno pedir al Comando una reforma de los reglamentos de franquicias acordada a los socios carecen de retrato.

**SUMARIO POR LA CARRERA DEL CIRCUITO SUR.**—Se acordó archivar el sumario que se había desarrollado por las incidencias que resultaron de la carrera.

**DEVOLUCION DE INSIGNIAS Y CARNETS.**—Se acordó consultar al abogado de la institución sobre el procedimiento legal que debe seguirse para obtener la devolución de insignias y carnets de los socios que han dejado de pertenecer al Club.

**POMPAS FUNEBRES LA CENTRAL.**—Se dió cuenta de una factura pasada por esta empresa cobrando un servicio que habían ofrecido hacerlo gratuito. Se acordó cancelar el valor de las coronas y los nichos.

**CARRERA SAN ANTONIO** El Secretario que tuvo a su cargo la organización de la carrera que se efectuó en San Antonio dió cuenta de su realización y financiamiento. Informó que había quedado un sobrante de \$ 690.—La rendición de cuentas fué aprobada.

**NUMERACION DE LAS PLACAS - PATENTES.**—Se acordó solicitar de la Dirección del Tránsito el número de las patentes que corresponden a cada socio con el objeto de llevar un control mas exacto de los automóviles que usan.

**FONDO PARA CARRERAS.**—El señor Concha hizo una indicación para que se cree el fondo para carreras formado con el sobrante o beneficio que resulte de las que se lleven a cabo.

**CALENDARIO DEPORTIVO.**—El señor Camus insinuó la idea de ir a la formación del Calendario Deportivo Automovilista, de manera que el público pueda saber de antemano los torneos y competencias que deben efectuarse.

**COMISION DE CARRERAS.**—A indicación del señor Gumucio y por acuerdo unánime y en vista de sus condiciones de capacidad y entusiasmo se aceptó el nombre de don Vasco de Larraechea para formar parte de la Comisión Deportiva, por considerarle la persona más indicada para esas organizaciones.

**LOCAL SOCIAL.**—El señor Gumucio dió cuenta de las gestiones que había realizado para la adquisición de un local central para las oficinas y dependencias del Club. El señor Camus manifestó que, como se trataba de una crecida suma de dinero, estimaba que lo más práctico sería interesar a algún capitalista o formar una sociedad para realizar el proyecto. Después de un cambio de ideas se acordó comisionar al señor Camus para estudiar el proyecto aludido.

**REBAJA EN LA BENCINA.**—Se acordó pedir al señor Vives un informe sobre las gestiones que debe haber hecho ante la Shell-Mex referente a la rebaja de la bencina para los socios.

**CAMPEONATO NACIONAL DEL KILOMETRO LANZADO.**—Se ofreció la palabra al señor Concha, quien solicitó del Directorio el acuerdo para la realización de esta competencia, cuyas gestiones estaban ya avanzadas. Esta prueba se habría

bajo el patrocinio del A.C.C. y podría formar parte del Calendario Deportivo que se confeccionaría.

Propuso como fecha del Campeonato el día 6 o el 13 de Abril.

Puso, el señor Concha, en conocimiento del Directorio que la casa Weil había obsequiado al Club un cronógrafo para el control de carreras.

Agregó que la prueba podría efectuarse en la Avenida Macul que tiene  $3\frac{1}{2}$  kms. de largo. Se correría en ambos sentidos para obtener el promedio de velocidad. Habría tres categorías Standard clasificadas por precios de coches en fábrica a fin de evitar la competencia con otros menores, y una categoría de Fuerza Libre, con premios en dinero. Los premios serían: \$ 2,500 al ganador; \$ 1,000 al segundo y \$ 500 al tercero, costeados casi en su totalidad por las casas importadoras, quedando el saldo que pudiera haber por cuenta del Club.

El Directorio aceptó el proyecto del señor Concha y lo autorizó para iniciar sus gestiones de organización.

**WILLIAN O'CONNOR.**—El mismo señor Concha manifestó la situación en que se encontraba el ex-socio señor O'Connor, quien se había ausentado del país sin dar aviso al A.C.C. habiendo sido separado como socio. Acogiéndose al reglamento, el señor O'Connor puede solicitar su reincorporación, que el Directorio atenderá.

**SOCIOS ACEPTADOS.**—Fueron aceptados los siguientes:

Moisés Montoya, presentado por el señor Wenceslao Cousiño.

Lorenzo Montt, presentado por el señor Anselmo Alert.

Héctor Valdés G. presentado por el señor Jorge Elizondo.

Andrés Ferrer T., presentado por el señor Juan Arbat.

Luciano Laclea U., presentado por el señor Juan Arbat.

Luis Lenis P., presentado por el señor Miguel Martínez.

Walter Piza, presentado por el señor Teodoro Camus.

Federico Ebert W., presentado por el señor R. P. Hanel.

Martín Pascual, presentado por el señor Jaime Ferrer.

Daniel Moreno S., presentado por el señor José Otero B.

Pablo Schmitt, presentado por el señor Julio Heerwagen.

Jorge Aravena, presentado por el señor Otto Krefft.

Siendo las 21 horas, se levantó la sesión.

## SESION N.o 59 DE MARZO 10 DE 1930

Bajo la presidencia del señor Barahona y con asistencia de los directores señores: Camus, Ovalle, Vives, Veloso y Blurton y de los socios señores: W. Díaz, Kaulen, Achondo, Concha y Gumucio, se abrió la sesión a las 19.30 horas.

**ACTA.**—Se aprobó el acta de la sesión anterior.

**REBAJA EN LA BENCINA.**—El señor Vives da cuenta de sus gestiones ante la Shell-Mex e informa que esta Compañía no tiene inconveniente en acordar a los socios del A. C. C. una importante rebaja en los precios siempre que se hiciera a base de exclusividad, es decir que se consuma sólo el producto Shell.

El señor Camus fué de opinión que no era posible provocar una competencia entre las dos Compañías. El señor Veloso estuvo en desacuerdo con el señor Camus. El señor Barahona propuso que se provocara una reunión de los Gerentes de las dos Compañías para que de común acuerdo con los dos representantes del A. C. C. se de una solución definitiva.

**SOCIOS ACEPTADOS.**—Fueron aceptados los siguientes:

Américo Sominetti, presentado por el señor Botinelli.

Hernán Cabezas, presentado por el señor Vicente Galaz.

Carlos Petersen, presentado por el señor R. P. Hanel.

**OSCAR ACHONDO G.**—Se ofreció la palabra al socio señor Oscar Achondo, para que explicara su actitud respecto al pago de la multa de \$ 100

que el A. C. C. pagó por su cuenta. Manifestó el señor Achondo que el abogado de la institución no había concurrido a la citación en Talagante, para representarlo, punto donde él había cometido la infracción. La mesa manifestó al señor Achondo que debía integrar al Club el valor de la multa, pues no era posible que el abogado atendiese a citaciones judiciales fuera de Santiago.

**INSIGNIAS.**—El Pro-Secretario dió cuenta de la actitud incorrecta observada por el señor Molleda dentro de la Institución y de la mala calidad de las insignias entregadas por el concesionario señor Molleda e informó que, sin compromiso para la Institución había encargado a otro grabador confeccionara una insignia de metal para el automóvil y otra para el ojal. Se acordó entregar al abogado el contrato suscrito con el señor Molleda para que de su estudio se proceda a informar el temperamento que debe seguirse.

**INFORMACIONES CAMINERAS.**—Se resolvió que cada persona que solicite informaciones mineras del Club, debe llenar un formulario en Secretaría, a fin de poder llevar una estadística sobre este servicio.

**EXPRESO VILLALONGA.**—Acordóse pagar al Expreso Villalonga de Los Andes la suma de \$ 318 que cobra por atención de servicios prestados a automovilistas del Automóvil Club Argentino y miembros del Automóvil Club de Chile durante el mes de Febrero.

Siendo las 20.40 horas, se levantó la sesión.

## SESION N.º 60 DE MARZO 17 DE 1930

Bajo la presidencia del Director de Turno señor Ovalle, por ausencia del titular y del Vice, señores Heiremans y Barahona, y con asistencia de los directores señores Blurton, Veloso, Camus Gumucio y Vives, se abrió la sesión a las 19.30 horas.

**ACTA.**—Se aprobó la de la sesión anterior.

**CASILLA DE CORREO.**—A indicación del señor Blurton se acordó que el Club arrendase una casilla grande para su correspondencia, pues la que actualmente se ocupa pertenece particularmente al señor Blurton.

**NOTA DEL SEÑOR QUEVEDO.**—Leída la nota que envía el señor Quevedo, detallando su viaje a Mendoza e informando de las modificaciones convenientes que se podrían introducir para abaratar el trámite aduanero en Mendoza para los socios del A. C. C., acordóse pasar esos antecedentes a la Comisión de Turismo.

**NOTA DEL SEÑOR OLIVA.**—Resolvióse también agradecer el ofrecimiento que en el mismo sentido hace el representante de la Sección Turismo en Mendoza, señor Oliva.

**POMPAS FUNEBRES LA CENTRAL.**—Acordóse pagar la suma de \$ 400 a esta Empresa en vez de la factura de \$ 2,000 remitida anteriormente, la que fué retirada.

**CARTA DEL SEÑOR LARRAECHEA.**—Se dió lectura a la carta enviada por el señor Vasco de Larraechea en la que comunica que no acepta el cargo para que fuera designado en la Comisión Deportiva. Se acordó contestarle que el Directorio lamenta su determinación.

**AUTODROMO.**—El señor Veloso, refiriéndose al autódromo de Los Cerrillos, dijo que consideraba oportuno que la Institución adquiriese un terreno inmediato al autódromo para hacer allí un "country club". El señor Ovalle manifestó que consideraba aconsejable adquirir dos o tres cuadras inmediatas al aero Puerto, con el objeto de enajenar parte y con la utilidad construir las dependencias del Club. Se resolvió hacer una visita al terreno mismo.

**RENOVACION DE CARNETS.**—El señor Blurton refiriéndose a los carnets de competencia, dijo que había oído varias quejas de socios, que dicen haber renovado en 1929, sus carnets, habiéndoseles dicho que eran válidos por seis años y que ahora se exige otra renovación. Además, en la actualidad, en Santiago se cobra por las placas \$ 30 y en las comunas vecinas cobran \$ 7. Acordóse enviar una nota al señor Alcalde de Santiago en el sentido de averiguar por qué las mismas placas valen más en Santiago que en otras comunas.

**BENCINA.**—El señor Blurton, refiriéndose a la bencina, dijo que convendría designar una comisión, para que estudie los costos en otros países, y haga un estudio comparativo al costo de Chile y su

precio de venta, pues estima que el A. C. de Chile puede realizar una campaña en el sentido de que las autoridades intervengan ante la excesiva ganancia que obtienen las compañías.

Agregó que también se podría gestionar una rebaja más importante que la que han ofrecido las compañías, en beneficio de los socios. El señor Ovalle manifestó que sería oportuno esperar el informe de la comisión que tiene a su cargo en la actualidad las tramitaciones con las compañías.

El señor Secretario agregó que ya se había dirigido a las Instituciones de los países más importantes, solicitando todos estos informes, para proceder con datos exactos.

**IMPUESTO A LA RENTA.**—Referente al pago del impuesto a la renta resolvióse consultar al abogado para que informe si el A. C. de Chile por ser institución deportiva debe o no pagar impuesto a la Renta o Complementario.

**CARRERA DEL KILOMETRO LANZADO.**—Refiriéndose a la carrera del Kilómetro Lanzado, de cuya organización está encargado el señor Oscar Concha, éste informó que en la próxima sesión traería el Reglamento, para someterlo a la consideración del Directorio.

También pidió que el Directorio expresara el alcance de las personas a quienes se les debe considerar como profesionales, acordándose considerar como tales a los que han corrido por dinero en pruebas organizadas por el A. C. de Chile desde el 24 de Noviembre en adelante, no habiendo renunciado a sus premios en dinero en favor de una sociedad de beneficencia, en el momento de inscribirse, o de cualquier otro corredor, que haya participado por dinero en carreras organizadas en otros países, siempre que se compruebe que han corrido como profesionales.

Socios aceptados:

Enrique Alvarado, presentado por el señor Alfredo Wolnitzky.

Eduardo Knockaert S., presentado por el señor Luis Ovalle.

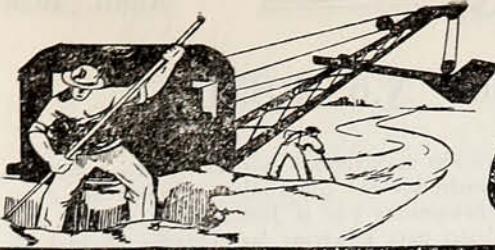
Alberto Smits, presentado por el señor Federico Assler.

Horacio Rossi N., presentado por el señor Raúl Barahona.

Alfredo Mina R., presentado por el señor E. Botinelli.

Se levantó la sesión a las 20.10 horas.

**Los caminos son necesarios no sólo para el progreso sino aun para la simple existencia del país.**



# Cáminos

## CARRETERAS DE ACONCAGUA

La Intendencia de Aconcagua en cumplimiento a lo dispuesto en el decreto supremo N.º 3531, de fecha de 25 de Mayo de 1927, que trata sobre la marcha de los trabajos de caminos y puentes de los departamentos y para atender a lo ordenado en el Art. 3.º tiene el honor de informar a U.S. lo que sigue:

Camino de Viña del Mar al kilómetro 15,800, Bueno (pavimentado). Kilómetro 15,800 a Limache, más que regular, hay como 5,600 mts. pavimentado. Viña del Mar a Calera por Concón; Bueno. Limache a Quillota Bueno. De Calera a Nogales, Más que regular. De Colmo a Quintero, Bueno. Desde Calera a Puntilla Romeral, Regular.

Desde este punto a San Felipe Regular. De Nogales a Portezuelo Melón, Regular. Portezuelo Melón, a Papudo Regular hasta Ligua (Bueno hasta Papudo). Valle Alegre a Zapallar, Bueno, menos el paso del Estero de Catapilco, que está Regular. Villa Alemana a Marga Marga. San Francisco de Limache a Olmué, Regular.

Valparaíso al kilómetro 37,100 del Camino de Casablanca, bueno, (pavimentado) km. 37,400 camino de Casablanca, Menos que regular. Alto del Puerto de

Laguna Verde Mas que regular. Casablanca a Cuesta Zapata, Bueno. Casablanca a Cuesta Ibacache Bueno. La Playa a Orrego Abajo ,Menos que regular. Orrego Abajo a Algarrobo, Regular. Valparaíso a Santiago por los Andes, Más que regular. Valparaíso a Santiago por Zapata, Bueno. Cuesta Chacabuco a Los Andes por Calle Larga, Más que regular.

Cuesta Chacabuco a San Felipe por Rinconada, Regular, está habilitado el paso del Estero de Pocuro. Los Andes a San Felipe por Curimón, Más que regular. Los Andes a San Felipe por Tocornal, Buenos. Camino Internacional por Uspallata, habilitado hasta la Cumbre. Los Andes a Jahuel, es preferible torcer hacia Santa María por Uribe Km. 138 y no por El Olivo. San Felipe a Jahuel, Bueno. San Felipe a Putaendo Más que regular. San Felipe a Puntilla Romeral, Regular. Cumbre Cuesta Melón - Catapilco - Rayado - y Papudo. Más que regular. Rayado, Ligua, Cabildo. Más que regular. Cumbre - Cuesta - Melón - Catapilco - Zapallar, Más que regular. Cabildo - Pedegua - Petorca - Chincolco, Regular. Ligua - Longotoma - Quilimari - Vilos ,Regular. Puente David García. Regular. Puente Chagres. Más que regular.

## Sobre arreglos en el camino trasandino argentino

El Ministerio de Fomento nos comunica lo siguiente:

Este Ministerio por Oficio N.º 408, de 13 de Febrero ppdo., daba cuenta al Ministerio de Relaciones Exteriores del nuevo servicio de automóviles para el transporte de pasajeros entre Santiago y Mendoza y pedía al mismo tiempo que ese Departamento iniciara las gestiones ante el Gobierno de la República Argentina, en el sentido que se hicieran algunas reparaciones en caminos trasandinos argentinos.

El Ministro de Relaciones Exteriores ha comunicado al infrascrito que las gestiones en el sentido indicado han iniciado ante nuestro Embajador en Buenos Aires.

Por informaciones extraoficiales, este Ministerio tiene conocimiento de que actualmente se está trabajando en las vías argentinas trasandinas, trabajos que se intensificarán a fines de la primavera próxima, época más propicia para esta clase de obras.

## Nueva Ley de Caminos N.o 4.851

Recientemente se ha dado a la publicidad el texto de la Ley Promulgada, que lleva el N.<sup>o</sup> 4,851 y que se refiere a los caminos del país.

Esta ley, que comprende alguno de los puntos que han sido debatidos por la prensa, tienen los siguientes títulos, que sin duda han de interesar al público.

Clasificación de Caminos; Policía de Caminos; Oficina Central de Caminos; Sumas que por presupuestos ordinario y extraordinario destinarán a gastos ordinarios de Caminos y Puentes, y el servicio de los empréstitos de Caminos y Puentes. Presupuesto especial de caminos y puentes; De las penas por falta de cumplimiento de la presente Ley; Disposiciones variadas.

Como se verá por la enunciación de los títulos, la referida Ley abarca de acuerdo a las necesidades modernas, todo el sistema de caminos del país, y por ella se derogan también todas las anteriores que pudieran oponerse a su cumplimiento.

Por cuanto el Congreso Nacional ha prestado su aprobación al siguiente

### TITULO I

#### Clasificación de los caminos

Artículo 1.º Los caminos son públicos o particulares.

Caminos particulares son los que declara tales el artículo 592 del Código Civil.

Los demás son caminos públicos.

Art. 2.º Esta ley se refiere exclusivamente a los caminos públicos, que se dividen en: a) caminos internacionales; b) caminos nacionales, y c) caminos regionales.

Los caminos nacionales se dividen en dos clases, a saber:

1.a Los que unen directamente entre sí las capitales de provincia y las vías fluviales naveables por embarcaciones de más de cincuenta toneladas; y

2.a Los que comunican las capitales de provincia a los puertos de navegación y a los habilitados de cordillera de primera clase, y las demás vías fluviales no comprendidas en el párrafo anterior.

Serán puertos habilitados de cordillera, los que al efecto determine el Presidente de la República.

Son caminos regionales los no comprendidos en los incisos a) y b) del presente artículo.

Se considerarán también caminos públicos, las vías señaladas como tales en los planos oficiales de

los terrenos transferidos por el Estado a particulares, incluidos los concedidos a indígenas; y las calles designadas por la Junta Departamental que se utilicen para atravesar las ciudades situadas sobre los caminos públicos.

Art. 3.º Los caminos internacionales y nacionales se costearán con los recursos a que se refiere al artículo 32 de la presente ley.

Los caminos regionales se costearán con los recursos que consulta el artículo 31 de la presente ley.

Art. 4.º Esta ley se refiere exclusivamente a los caminos públicos.

Art. 5.º Todo camino que esté o hubiera estado en uso público, se presumirá público en todo el ancho que tenga o haya tenido, y la autoridad administrativa ordenará su reapertura o ensanche en caso de haber sido cerrado o modificado, cualquiera que sea el tiempo durante el cual el camino haya permanecido, total o parcialmente, substraído al uso público. Esta disposición no excluye el derecho del particular para reclamar judicialmente su dominio.

### TITULO II

#### Policía de caminos

Art. 6.º El Presidente de la República reglamentará el tránsito por los caminos públicos, y la concesión de permisos para ocuparlos con vías férreas, la plantación de árboles o cercas vivas en los espacios laterales o en los terrenos adyacentes hasta una distancia de 20 metros, pudiendo, en casos calificados e indispensables, disponer la corte de aquellos árboles que perjudicaren la conservación o visibilidad de los caminos, aun cuando existieren de una fecha anterior a la vigencia de la presente ley. La indemnización que en estos casos corresponda pagar al dueño de los árboles será determinada en la forma establecida en el artículo 16 de la presente ley.

En la construcción de nuevos caminos o vías férreas, los cruces entre el camino y el ferrocarril, serán a diferentes niveles y sus costos serán libres de cargo para la vía o camino ya existente.

Art. 7.º Se prohíbe conducir aguas de particulares por los caminos públicos siguiendo su dirección u ocupar con ellas sus cunetas o fosos de desagües.

Las aguas lluvias u otras procedentes de los terrenos vecinos o que se llevan para el riego, sólo podrá pasar por los caminos y sus fosos en la extensión indispensable para poderlos atravesar, dada la topografía y la configuración del terreno, y deberán cruzarlos en acueducto y bajo de puentes o en otras obras de arte apropiadas para conducirlas, construídas en forma definitiva con arreglo a las normas que fije el Presidente de la República en conformidad al artículo 17 de esta ley.

Las obras necesarias para la seguridad de los caminos y su conservación, serán costeadas por los dueños de las mismas aguas.

En los canales actualmente existentes que carezcan de las obras indicadas para atravesar los caminos, se ejecutarán las que determine el Gobernador de acuerdo con la Junta Departamental, dentro del plazo que se fije, que no podrá exceder de seis meses, procediéndose en lo demás, en conformidad al artículo 20.

Art. 8.o En los canales existentes, dentro del trazado de los caminos públicos, no podrán ejecutarse en adelante otras obras que las de mera conservación.

El Gobernador, de acuerdo con la Junta Departamental, podrá autorizar, sin embargo, las obras que tiendan a aumentar la capacidad de los canales que crucen un camino público.

Art. 9.o Los canales que, por desbordamiento pudieran perjudicar a los caminos, deberán tener compuertas en sus bocatomas y, las obras de descarga correspondientes. El Gobernador obligará a cerrar la bocatoma y abrir las compuertas de descarga en todos los canales durante la época de lluvias. Podrá, asimismo, hacer cerrar total o parcialmente las compuertas cuando circunstancias especiales motiven un peligro de inundación. El Gobernador podrá emplear la fuerza pública para este objeto.

Los propietarios de canales, que, por razones especiales, quieran tenerlos en servicio todo el año, deberán solicitar autorización del Gobernador respectivo.

Art. 10. Los propietarios o beneficiarios de los canales responderán de los perjuicios que las aguas ocasionen en el camino. El Gobernador, de acuerdo con la Junta Departamental, determinarán las obras que para la seguridad de los caminos deben ejecutarse en los canales a que se refieren los ar-

tículos anteriores, las cuales serán de cargo de los dueños de las aguas.

En el caso de una comunidad o asociación de canalistas, podrá requerirse al presidente o al secretario, y si no está constituida dicha asociación, al que posee la mayor cuota de agua o de regadores, todos los cuales serán personalmente responsables, sni perjuicio del derecho del requerido para repetir por la vía ejecutiva en contra de sus comuneros o dueños por los pagos que haya efectuado, sirviéndole de suficiente título los recibos que den constancia de esos pagos.

Art. 11.o Los perjuicios que se occasionen en los caminos, causados directa o indirectamente por trabajos que se efectúen en los predios vecinos, serán de cargo de los dueños de dichos predios.

Art. 12.o Se prohíbe ocupar, cerrar, obstruir o desviar los caminos públicos, como asimismo, extraer tierras, derramar aguas, depositar materiales, desmontes, escombros y basuras y, en general, hacer ninguna clase de obras en ellos.

Cuando una Municipalidad, empresa o particular necesite hacer en los caminos obras que exija su ocupación o rotura, deberán solicitar permiso del Gobernador respectivo, quien podrá otorgárselos por un plazo determinado, previo informe del ingeniero de la provincia y siempre que el solicitante haya depositado a la orden de este funcionario, la cantidad necesaria para reponer el camino a su estado primitivo.

Las líneas de teléfonos, de telégrafos y de transmisión de energía eléctrica, las cañerías de agua potable, de desagües, sólo podrán colocarse en el espacio comprendido entre las cunetas y los cierros, salvo casos calificados por la Oficina Central de Caminos.

(Continuará).

## El Camino Internacional

### Trabajan activamente 200 obreros

Con motivo de la visita de los delegados del Segundo Congreso Nacional de Turismo realizado en Mendoza, se ha podido comprobar, que en la parte argentina se está cumpliendo aunque tardíamente el anunciado programa de reparación de la carretera Internacional.

Durante el mes de Marzo trabajaron alrededor de cien obreros y en Abril este número se ha duplicado, todo lo cual hace suponer, que la carretera Internacional del lado Argentino, quedará para fines de la primavera próxima, en condiciones tan buena como las del lado chileno.

Lo interesante sería que el Gobierno

argentino se disponga a gastar en el año en curso, la suma de tres millones de nacionales, destinados por ley para la definitiva construcción de este camino, que permitirá estrechar los vínculos de amistad entre ambos países.

Lástima grande es, que recién se resuelvan a efectuar reparaciones del otro lado, justo en momentos en que se inicia el período de lluvias, que hace estériles los gastos que se efectúan, a menos que las obras de arte que reclama este camino, se hagan en forma definitiva, estudiando en cada caso, las avalanchas que se producen siempre en determinados lugares así como las crecientes que lo destruyen en algunas quebradas.



## Apuntes de un viaje al Sur

**Los progresos de nuestras carreteras.—Impresiones gratas e ingratas.—Las maravillas que podrán comodamente visitar los automovilistas dentro de poco tiempo más. — Hoteles. — Dificultades.**

Cuando hace pocos años, dos o tres sin ir más lejos, había algún entusiasta que intentaba llegar a las regiones del Sur, en automóvil, esa tentativa era considerada como una hazaña digna de mencionarse. Tarea ardua era sin duda, vencer los obstáculos que ofrecían los caminos primitivos de aquellas regiones y hasta puede decirse que había en la realización de la prueba un secreto sentimiento de heroicidad. Las cosas han cambiado, rápidamente, por la acción decidida y entusiasta de las autoridades de nuestro gobierno, las dificultades disminuyen, y dentro de poco, cualquiera que disponga de un poco de tiempo y tenga una máquina medianamente equipada podrá ir hasta Puerto Montt, sin más molestias que el cansancio de un camino de muchos centenares de kilómetros. Los vados, que se cruzaban con bueyes, o sobre balsas, especiales los ríos más o menos caudalosos, se atraviesan ahora por hermosos puentes. Los arenales, van desapareciendo con la carretera moderna, y las facilidades cada vez mayores para proveer al automovilista viajero de todo lo que necesita, hacen ya una delicia el viaje desde Santiago, aunque aun se noteen algunos inconvenientes que el tiempo, la buena voluntad y la decisión harán terminado por eliminar.

Un día de Febrero, uno de esos automovilistas que ha viajado al Sur en sus vacaciones anuales, desde hacen algunos lustros. . . uno de aquellos entusiastas, que batió un record de distancia, por regiones pantanosas o intransitables en otra época, pilotando algún destortalado automotor, que en su tiempo también fué rey y señor de los caminos, tuvo la idea de

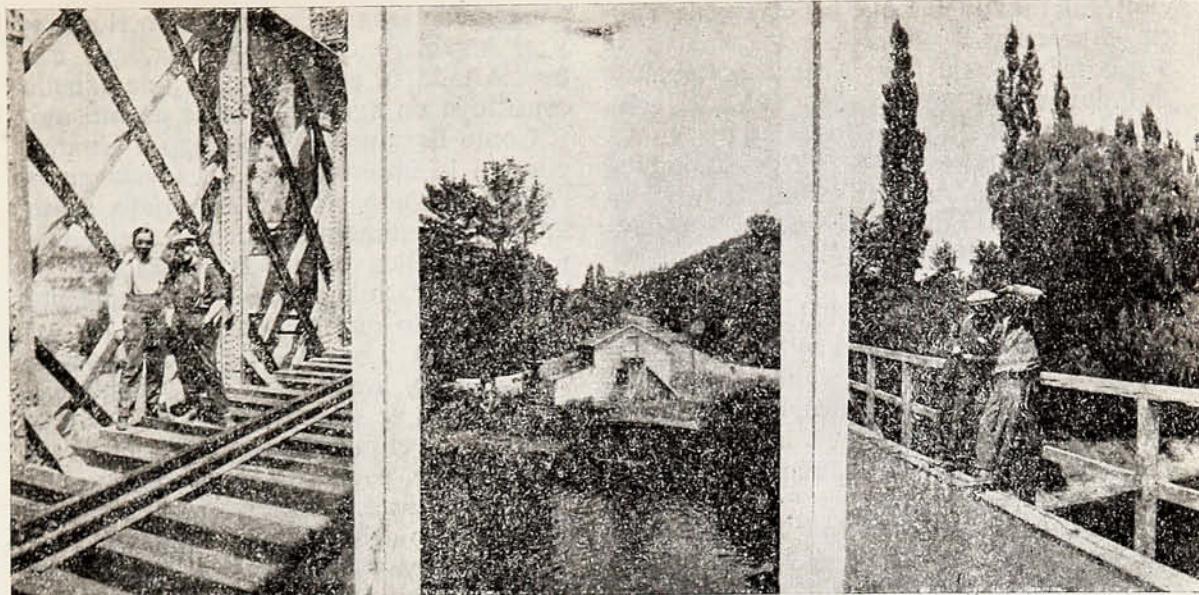
volver a recorrer el camino que dejaron jaloneado las cubiertas de los primeros automóviles que pasaron al sur. Esta vez, para hacer más grata la prueba, hacía el recorrido con el mismo cacharro de aquellos años heróicos, en vez de viajar muellemente sentado en el aristocrático sedan, que ha quedado en Santiago en calidad de "niña bonita".

### De Santiago al Sur

Mucho se ha dicho en diarios y revistas, del estado de los caminos y de la forma de viajar en la actualidad. Pero, por repetido el tema, siempre hay en cada relato algo de nuevo que orienta e interesa a los viajeros y es esto lo que nos induce a describir con espíritu de automovilista avezado este viaje.

De Santiago a San Fernando no hay, como se sabe, mayores dificultades que vencer. . . El camino es áspero en verdad, ya que con el tráfico ha desaparecido la capa de ripio que lo suaviza dejando al descubierto el plantillado de piedra; pero se marcha bien y a buena velocidad en casi todo el trayecto.

En Chimbarongo, el viajero debe tener cuidado en apartarse del camino longitudinal, porque no existe puente en el estero de Morsa. Es de esperar que el ingeniero de provincia, tratará de conseguir la obra que el lugar reclama. El rodeo por Quinta y Convento Viejo alarga el camino en diez kilómetros. El turista se pregunta cómo hasta la fecha no se ha construido el puente mencionado, que beneficia a una región importante por la extensión de sus cultivos y que facilitaría el acceso



1) Puente sobre el Maule. 2) Pintoresca casita en la orilla del Río Bureo al llegar a Mulchén.  
3) Descansando en el Puente Santa Isabel sobre el Diguillín.

al camino principal a numerosos fundos de las inmediaciones.

No hay mayores dificultades para llegar a Curicó, aunque cabe mencionar que tanto la salida como entrada a Curicó, dejan mucho que desear por el mal estado de la pavimentación. Tierra en cantidades, baches por millares, no hacen precisamente las delicias del viajero. Aun, el estado de las calles de Curicó es deficiente, de la impresión de un pueblo abandonado, de un conjunto que poco se preocupa por mejorar. Un pueblo que parecería querer vivir una época colonial, tan lejana como olvidada con el constante progreso que impone el automovilismo.

En Molina el viajero, debe abandonar nuevamente el camino común, para internarse hacia el oriente, con el objeto de evitar el paso del vado del Río Claro en Itahue. La vuelta que el viajero debe efectuar por Odessa es larga y pesada. Este rodeo se evitará recién cuando los Ferrocarriles hagan entrega del puente actual en uso, e inauguren el nuevo puente que tiene en construcción la línea férrea. Así al menos se permitirá transformar al puente antiguo carretero y se evitará el rodeo que mencionamos que es bastante molesto,

contando con un camino directo que desde Molina llegará a Camarico.

De Camarico a Talca hay una distancia de 35 kilómetros cuyo estado es regular, pudiendo decirse, para hablar con exactitud, que más de la mitad es bastante bueno. Al llegar a Talca se pasa por el puente de Lircay. El río tiene dos brazos y uno de los puentes está ya listo, estando por terminarse el otro. El vado del segundo brazo no ofrece dificultades.

### Los clavos de Talca

Dicen algunos que... Talca, París y Londres... A juzgar por la actividad que se desarrolla en esta ciudad tan castigada por el último terremoto, es indudable que ha de resurgir a la vida, con la apariencia de una gran ciudad. Pero si Talca se destaca por sus buenas cosas, debemos declarar que se destaca también por sus clavos, esos clavos de acero, con que parecería estar pavimentadas algunas calles. Estos diminutos elementos de construcción sobran al parecer en Talca, y como allí, no hay camiones como en Estados Unidos, que recojan con un electro imán, los clavos de las carreteras, el automovilista se ve forzado de recurrir a las vulcaniza-

ciones. Es indudable que los clavos de Talca, favorecen la vida de estos industrioso comerciantes. Don Armando Rebolledo, dueño del Taller de Vulcanización "El Rayo", atendió a los viajeros como un idem, cuando en pocas cuadras hubieron de lamentar la pinchadura de tres gomas. Su buena atención disminuyó en parte la mala impresión que nos dejaron los clavitos Talquinos.

La señalización hasta Talca es algo deficiente, y poco útil para el viajero turista desconocedor de la región. Sólo de distancia en distancia se encuentre uno que otro monolito señalizador, muchos de ellos recién colocados, que carecen de las inscripciones indicadoras.

De Talca se sigue a San Javier pasando por el Puente sobre el Maule. El camino está magnífico y recientemente ripiado. San Javier y sus alrededores dan la sensación de una ciudad en pleno progreso. Caminos buenos, quintas pintorescas, arboleda frondosa, todo contribuye a hacer simpático el pueblecito que se abandona luego, para continuar el viaje a Villa Alegre por un camino paralelo a la línea de tranvías, con preciosas alamedas llenas de sombra y de verdor. El automovilista debe continuar luego el viaje hacia al oriente, para llegar al villorrio de Yerbas Buenas, abandonando naturalmente el camino longitudinal y desde este punto, se toma nuevamente rumbo al Sur, para llegar a Linares pasando por el puente del Río Putagán.

Para mayor abundamiento conviene informar al turista que antes de llegar a Linares se empalma con el camino que viene desde Panimávida.

Es oportuno consignar que Linares ha sido beneficiado sensiblemente con sus buenas carreteras, que son las mejores que se encuentran viniendo desde Santiago. La señalización es buena, se pueden desarrollar altas velocidades, y en ella recordaba sus buenos tiempos el cacharro desvencijado que otrora cruzó triunfante aquellos caminos que fueron algo más que pésimos.

Si a alguien debemos felicitar, por la grata sensación que produce al viajero tan buen estado de caminos es sin duda al In-

tendente de Linares Señor Isidoro Huneeus y al Ingeniero de la Provincia, que han puesto todo su empeño, para que aquello constituya un agradable lugar de turismo.

Como llegamos en Domingo a Linares, nos dió la impresión de poca vida en la ciudad, y como el calor se dejaba sentir sin piedad, estimamos oportuno seguir viaje al Sur. Bien pronto la satisfacción de las buenas carreteras fué compensada por el mal efecto que nos produjeron los caminos hasta Longaví, por ejemplo, que son pésimos, llenos de pozos y pantanos. De Longaví se sigue al Sur y se cruza el Liguay, por el puente, que cobra un peaje de tres pesos, pagados con sumo gusto por el automovilista. Al acercarse al Longaví el viajero no debe buscar el cajón del Río, sinó que debe doblar frente a las casas del fundo de propiedad de Don Gustavo Valdés. El lecho del río es muy arenoso y por lo tanto pesado.

Cruzado el puente, el camino mejora, se respira un poco de satisfacción y siempre con el acelerador más o menos a fondo, se pasa por Membrillo y Retiro, para llegar al viejo y famoso pueblo de Parral, al que se entra por la calle principal, se dobla a la derecha y después de dos cuadras nuevamente se toma rumbo al Sur.

### Sigue el viaje

El camino que nos lleva en demanda del río Perquilauquén, es bueno. Este río se pasaba antes por un vado con las dificultades consiguientes, no exentas de peligro. Ahora se pasa por un puente construido de pasarelas, obra de algunos vecinos entusiastas y serviciales, que merece un especial encomio. Dos pesos de derecho de peaje, bien valen la pena para evitarse algunos centenares por otras causas.

El camino a San Gregorio es francamente malo. No nos explicamos cómo un Santo, que tiene alguna preponderancia en la Corte Celestial, no ha podido obtener una mejora digna de su nombre. Siquiera que hubiera conseguido la eliminación de tres formidables pantanos hubiera sido obra digna de canonizarlo nuevamente... Antes de seguir, debemos mencionar que la pasarela del Perquilauquén, es tan es-

trecha que apenas cabe un auto... pero... cabe y se pasa bien si se pasa con cuidado.

Seguimos. Aparte de los pantanos que no han llamado la atención a los "Sangre... gorianos" - diremos - debemos decir, que para hacer digna la prosecución del viaje, es francamente malo hasta San Carlos.

Está visto que por aquí los Santos se complacen en vivir extasiados con la belleza panorámica de la campiña, en donde la Naturaleza ha puesto notas de atracción, para hacer olvidar al viajero los malos ratos de los pantanos y pozos de la carretera. Contrastá con lo anterior y con la falta de puente apropiado en Perquilauquén, punete que algún día construirá definitivamente nuestro Gobierno.

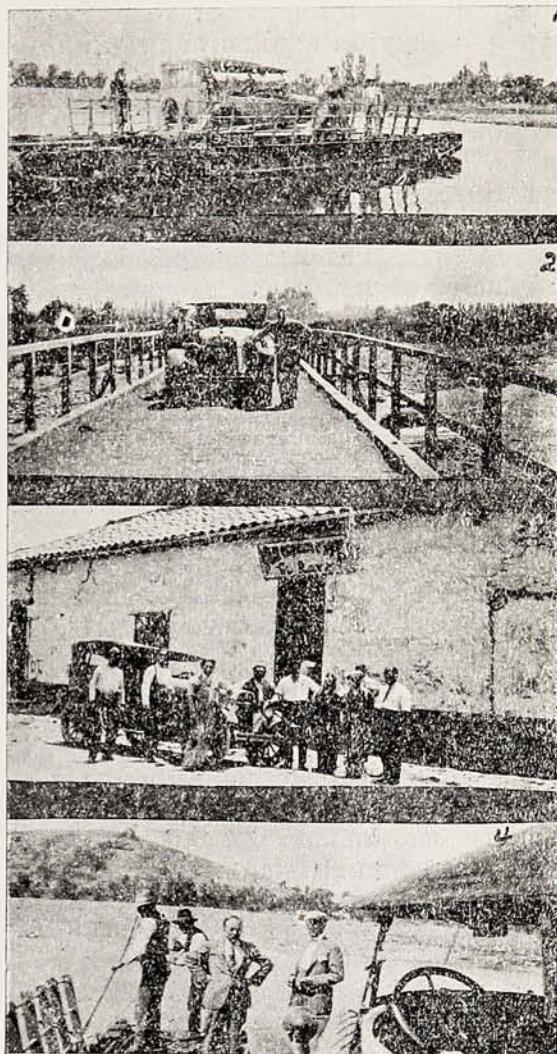
San Carlos, aunque pueblo antiguo de por sí, ofrece un aspecto simpático con sus calles anchas y sobre todo, por el magnífico alumbrado de que hace gala.

Luego seguimos a Chillán. El camino es bueno, para ser más exacto usando de una expresión vulgar, diremos que "macanudo". 41 kilómetros recién ripiados que nos llevan a gran velocidad hasta el hermoso puente del Ñuble.

### De Chillán al Sur

Debemos continuar nuestro viaje siempre al Sur, como pretendiendo llegar a tiempo para prestar auxilio a Byrd. . . Para ello nos encontramos a la salida de Chillán con cuatro caminos que nos llevan a Los Angeles. Como no podemos marchar por los cuatro nos decidimos por uno, naturalmente. El 1.º va por Bulnes, el 2.º por El Carmen, el 3.º por Quiriquina y el 4.º por San Ignacio. Por nuestra parte tratamos de ir por el más corto, o sea por el 3.º, que constituye el mismo longitudinal y que nos evita 33 kilómetros con la vuelta por Bulnes. Este camino pasa por los Llanos de Larqui y tiene tres pasadas bien difíciles pero que compensan lo corto del recorrido.

Pronto se llega a Quiriquina cruzando por el canal que ahora cuenta con un buen puente, y más tarde a Pueblo Seco, pasando por el puente Santa Isabel sobre el Diguillin. Continuamos nuestro rumbo,



1) Sobre la balsa del Río Duqueco. 2) Puente Santa Isabel sobre el Diguillin. 3) Taller de Vulcanización en Talca, cuyo personal se dedicó a sacar los clavos incrustados en los neumáticos. 4) El Chalmers avanzando lentamente sobre la balsa del Duqueco al Sur de Los Angeles.

para llegar pronto al pueblo de Pemuco, que se caracteriza por sus calles anchas sin pavimento, llenas de tierra y de mal aspecto. Desde aquí a Yungay los 21 kilómetros que se recorren por un camino deficiente polvoriento y pesado, y se cruzan los esteros de Danicalqui y Trilaleo.

En Yungay es fácil perderse y seguir al Oriente en dirección a Tucapel. El viajero

debe tomar el camino que conduce a Cholguan pasando antes por el Puente sobre el río Itata y en seguida la Estación del F. C. de Monte Aguila. En seguida viene una parte triste... los arenales del Laja, 50 minutos de trabajo arduo para la máquina, sin salir de la huella, aunque embalado desde un principio se puede correr fuerte sin peligro. Pero como quiera que sea, una lata, una lata fenomenal para el conductor al menos. No hay afortunadamente ni piedras ni baches. Ponerle duro y parejo en demanda del puente de Curanilahue sobre el río Laja. Luego, ponerle no más, duro y parejo, también, por buen camino, hasta Los Angeles. Puentes en los esteros que antes había que vadear salvo dos pasadas que no ofrecen dificultad.

Al llegar a Los Angeles llama la atención del viajero el emplantillado de piedra que tiene el Estero Rarinco y las barandas de fierro que indican la dirección que hay que tomar, manera práctica de facilitar el paso.

Justo es recordar que este sistema, lo propiciaba uno de los números de 1929 la revista "Auto y Turismo", y que debería ser imitado en algunas regiones, tales como el estero de Curacaví por ejemplo, mientras se hace puente definitivo en el camino de Valparaíso a Santiago. Los caminos hasta Los Angeles son magníficos, parejos, señalizados, no caben críticas de ninguna especie, y si deben abundar los aplausos para las autoridades.

Saliendo de Los Angeles, tenemos luego el balseo del Duqueco y poco después el Bío Bío. Se continúa hacia Mulchén por buen camino pasando antes por el puente magnífico y encantador del Bureo, cuya vegetación frondosa, y las aguas cristalinas ofrecen un espectáculo digno de contemplar. Da la sensación de un espejo, límpido y brillante en donde se refleja con fidelidad el paisaje exterior.

Pero hay que seguir, los nervios piden descanso. Hay que llegar al punto de destino y la contemplación de este lugar queda como un grato recuerdo para el viajero. De Mulchén se sigue rumbo al Sur a Collipulli. Camino magnífico, que solo reclama que la flecha del lindero indicador sea

cambiada, pues está indicando la dirección de Collipulli al Norte en vez del Sur y cualquiera se equivoca naturalmente si desconoce la región.

El Puente de Renaico es una novedad grata para quien ha tenido que cruzarlo hasta hace poco vadeándolo con sus dificultades características. El Mininco se cruza por vado y con las indicaciones que suministran los vecinos no hay como equivocarse.

Se llega a Collipulli pasando por debajo del famoso viaducto de Malleco, esa maravilla de la ingeniería, que es con justicia admirada por todos los turistas que llegan a nuestras tierras, y que nos recuerda con justicia el afamado Puente del Diablo de Suiza, aunque nuestro viaducto, ofrece aun mayores dificultades técnicas vencidas por la ciencia y la habilidad de los ingenieros.

### **Victoria**

Siempre por camino bueno se sigue hasta Victoria dejando atrás Ercilla, Pailahueque y el río Dumo. En Victoria, no podemos dejar de manifestar nuestra alegría, gritando con doble intención ¡Victoria! ¡Victoria!, nombre que no recomendamos repetir muy seguido al viajero, cuando viaja acompañado de la esposa, por las desagradables consecuencias que puede ocasionar un error de interpretación, ya que victoria, puede ser el triunfo de haber llegado maltrechos y cansados, pero haber llegado al fin; Victoria puede ser el nombre del pueblo donde se nos espera con los brazos abiertos y Victoria puede ser también la causa de algún enredo amoroso que siempre hay que guardar quieto en el rincón de los secretos.

### **Consideraciones generales**

**LOS HOTELES.** Si hemos de ser exactos en nuestras apreciaciones debemos empezar por decir la verdad. Son deficientes casi todos. En Talca son caros, con el agravante de que son malos. Se paga mucho pero se come poco, y si bien el desayuno lo cobran aparte, hay que consignar que en cambio es una dificultad conseguir

un baño. Pero en compensación las habitaciones son oscuras y sin ventilación, lo que facilita el sueño de la mañana. También si queremos ser justos, debemos decir que los salteadores, no se encuentran en los caminos, sino que están en algunos hoteles gozando de la ignorancia y del aprendizaje del viajero. La autoridad debería tomar intervención en estos asuntos, para evitar el salteo de los turistas.

En San Carlos, el Hotel está en un antiguo edificio, que por serlo, naturalmente que debe carecer de baño. . . Afortunadamente éramos los únicos pasajeros del día.

En Chillán, los hoteles son mejores. Por lo menos se esmeran en atender a al viajero y la buena voluntad suple algunas deficiencias que nota el menos exigente. En este sentido debemos decir, que si Chile quiere ser país de turismo, junto con los buenos caminos debe preocuparse de los buenos hoteles.

El que llega de otras partes, acostumbrado a un mediano confort, ciertamente que no vuelve.

En Los Angeles el hotel es el mejor de todos los que hallamos en el camino. Piezas limpias, ventiladas, baño, aunque más no sea con un hilito de agua que suele dejar al pasajero jabonado, esperando que el chorro continúe para sacarselo. . . pero en fin, es el único que tiene edificio propio para guardar los automóviles de los turistas. Los demás, carecen de ellos y los dueños de hoteles no se preocupan por darle comodidades al automovilista. Que cada cual se las arregle como pueda. . .

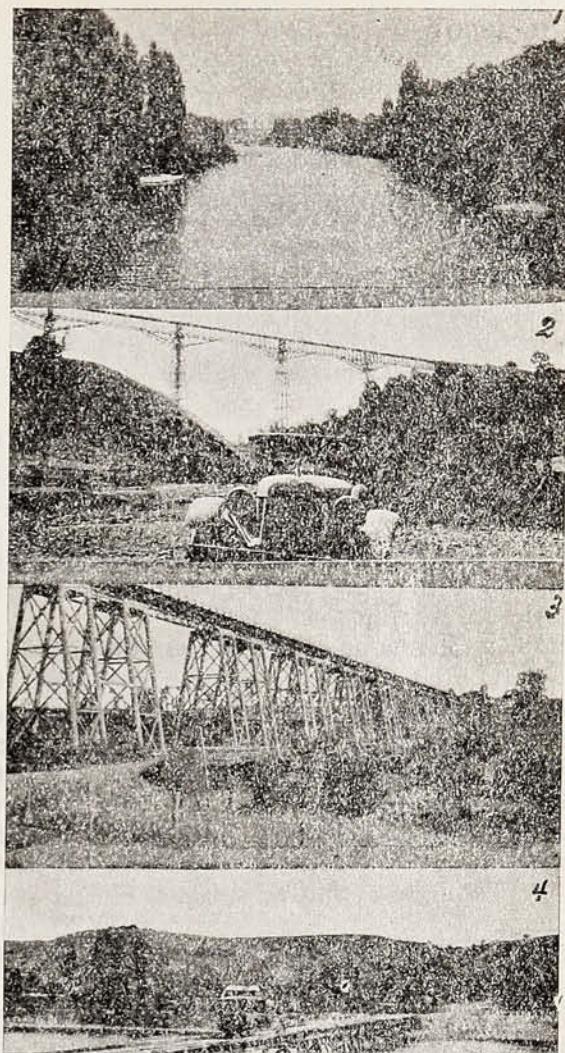
### Etapas

Aconsejamos hacer el camino que hemos mencionado en la forma más breve posible, en tres etapas.

- 1.<sup>a</sup> Linares.
- 2.<sup>a</sup> Los Angeles.
- 3.<sup>a</sup> Temuco.

### Bencina

Para fomentar el turismo, en forma realmente práctica y atrayente, se ha con-



1) El Río Bureo al entrar a Mulchén. 2) Al fondo en la quebrada del río Malleco. 3) El puente sobre el Río Colo. 4) El puente provisorio sobre el río Renaico.

seguido que los expendedores de dicha mercancía desde Chillán en adelante la vendan a razón de UN PESO CINCO CENTAVOS el litro. . . Así al menos, con el nuevo impuesto, se habrá conseguido en el momento oportuno que ella valga un peso cincuenta.

### Repuestos, etc.

El viajero encuentra a todo lo largo del camino en todos los pueblos, repuestos,

neumáticos, estaciones de servicios, talleres mecánicos, etc. pero faltan en todas estas partes donde el automovilista tiene necesariamente que llegar, mapas de la zona indicadores del camino a seguir.

Faltan en provincias bombas de aire a presión. Hay algunas, pero muy pocas y por lo general el desgraciado que pincha sus gomas tiene que batirse a puro inflador a mano, tarea atrayente si se quiere en invierno, pero harto desagradable en verano.

### Enseñanzas del camino

Quien pretenda ir al Sur, después de hacer el sacrificio de leer este relato debe tener en cuenta principalmente las siguientes anotaciones que extractamos, para evitarse molestias y dificultades:

1.<sup>o</sup> La vuelta en Chimbarongo por Quinta y Convento Viejo, por falta de puente en Morsa.

2.<sup>o</sup> La mencionada vuelta por Odessa.

3.<sup>o</sup> La vuelta por Yeras Buenas después de San Javier por falta de Puente sobre el Putagán.

4.<sup>o</sup> El Puente sobre el Estero Peñaflor antes de Camarico.

5.<sup>o</sup> El Puente definitivo sobre el río Liguay.

6.<sup>o</sup> El Puente definitivo sobre el Perqui-lauquén.

7.<sup>o</sup> La supresión de los vados por los Esteros de San Gregorio.

8.<sup>o</sup> El arreglo del camino definitivo longitudinal de Chillán al Sur, que evita la vuelta por Bulnes.

9.<sup>o</sup> Inexistencia de Puentes sobre el Duqueco, Bío Bío, Renaico y Mininco.

Es de presumir que las autoridades interesadas en cada provincia en fomentar todo lo que sea un progreso para la localidad habrán de preocuparse por subsanar los inconvenientes que se desprenden de este comentario gestionando dentro de lo posible las partidas necesarias, para la realización de esas obras, que una vez construidas permitirán a los automovilistas viajar al Sur en toda época del año estando los caminos solamente en regulares condiciones.

### Los viajeros

Con un propósito de estudio, al mismo tiempo que para tomarse merecidas vacaciones, realizaron este viaje, los Señores,

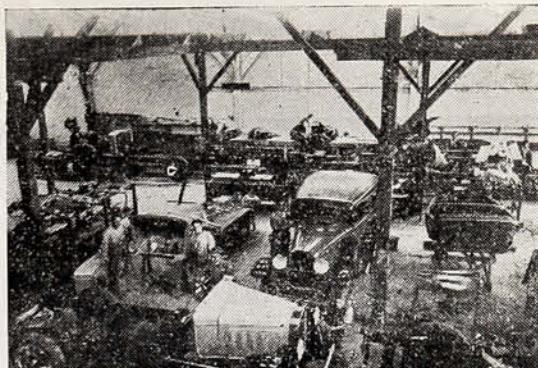
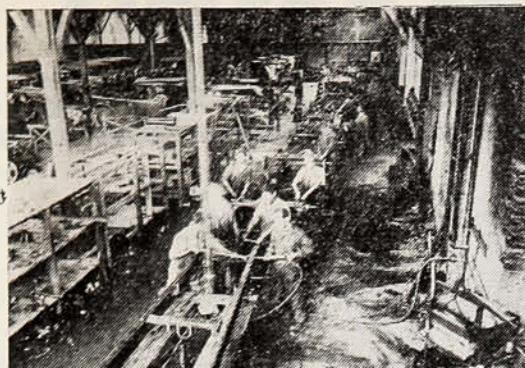
Alejandro Gumucio, Director de "Auto y Turismo", feliz propietario de un Chalmers de la época secundaria, que si no estamos en error tiene de fábrica el N.<sup>o</sup> 1. . .

El automóvil, que a veces se humaniza y se identifica con el chauffeur se portó admirablemente, quizás porque en el fondo, comprendía que ese sería el postre viaje que realizaría en manos de su dueño, a quien ha acompañado algunos lustros con fidelidad de perro. Presentía el pobre, que su propietario, hombre al fin, voluble y con instintos de renovación, habría de dejarlo por aquellos lejanos parajes de Victoria, como parece que ocurrió regresando por tren, después de haber canjeado el cacharro destortalado y desvencijado, por choapinos de llamativos colores, y toda clase de elementos agrícolas y ganaderos. . .

Fueron sus acompañantes, los señores Oscar Rodríguez y Enrique González, quienes demostraron en el curso del viaje, sus buenas condiciones de compañeros prácticos en el manejo de la maquinaria vulcanizadora y del inflador, adquiriendo así muchas experiencia sobre el turismo en automóvil, con cuya conversación alegre e interesante se hizo más agradable el viaje y se olvidaron los malos momentos de los pasos difíciles.

No podríamos por otra parte finalizar esta crónica de viaje, sin mencionar de pesada, y haciendo honor a la verdad período de las condiciones de nuestros acompañantes, que tantos suelen poner en duda, señores Oscar Rodríguez y Enrique González, quienes, sin necesidad de que lo juremos, son en verdad, como automovilistas, un perfecto boxeador el primero y el segundo un inspirado partidario de la Ley Seca.

El Sr. Rodríguez, Presidente de la Federación de Box, no perdió en ningún momento sus inclinaciones deportivas. Veía guantes hasta en la sopa, hablaba constantemente de upercuts y de directos a la mandíbula, y de noche, cuando podía, soñaba con knock outs, o cosas por el estilo, a juzgar por los flacidos y difíciles despertares en las madrugadas plenas de auroras y de encantos. . . Dió conferencias sobre Box, habló de la raza; de la ne-



De nuestra visita a Magnani y Lindgren. La línea de montaje que mencionábamos en nuestro reportaje anterior. Los Whippet son armados en Chile por obreros chilenos.

Otro aspecto del Taller Whippet en el montaje de carrocerías.

## Ha sido ratificada por el Gobierno la Convención Internacional de París

### Circulación de Automóviles

El Gobierno de Chile, ha ratificado recientemente, su participación en la Convención Internacional de París relativa a la circulación caminera y de automóviles, según hemos sido informados y de acuerdo al siguiente comunicado oficial; del que se nos ha dado copia en el Ministerio correspondiente.

“El Señor Ministro de Chile en Francia, ha comunicado a éste departamento, por oficio N.º 34 de fecha 31 de Enero ppdo., que con nota de 15 de Octubre de 1929 depositó en el Ministerio de Relaciones

Exteriores de París, los instrumentos de Ratificación por parte de Chile de las Convenciones Internacionales relativa a la circulación de automóviles y a la circulación caminera, firmadas en París el 24 de Abril de 1926. El Ministerio a mi cargo, prepara actualmente los Decretos promulgatorios correspondientes. Lo que comunico a US, para su conocimiento, rrogándole se sirva disponer que tome nota de este oficio la Sección de Turismo. Lo que trascibo a Ud., para su conocimiento y fines consiguientes. Dios Güe. a Ud. (Fdo).—Emiliano Bustos.

cesidad de hacer box a todas horas para solucionar todos los problemas caseros y agrícolas a fuerza de puños, como un indicio evidente de capacidad masculina, y fué tan convincente en sus consejos, que en una de ellas, el público se tomó a golpes, empeñado en demostrar la satisfacción con que eran recibidas las indicaciones.

El propietario del viejo y destortalado compañero Chalmers no cobró nada por la propaganda realizada, lo declaramos en honor de la verdad.

En cuanto al señor González, hombre de costumbres puras y evangélicas virtuoso de muchas dotes, que le han conquistado un puesto reservado en la Corte Celestial, para cuando Dios tenga a bien llamarlo a su seno, puso en evidencia sus

sentimientos humanitarios en esta excursión automovilística, propalando las teorías de la Ley Seca. Sostuvo tesis inéditas sobre el alcoholismo, que pagaría por conocerlas el Gobierno de Estados Unidos, y en su afán de comprobar la verdad de las aseveraciones recogidas en Santiago, antes de ausentarse al Sur, sobre la mala calidad de los vinos “áspberos” de aquellas regiones, hizo de catador justiciero y conocedor.

•Semillones y Barzac, añejos y chacolíes, espumantes y secos, tintos y blancos, todos, pasaron por la privilegiada garganta que como Horcas Caudinas, estrecharon el paso de las falanges de Micodermas, llegando a la sabia conclusión de que todos eran malos, aunque se dejaban beber, por puro engaño. . .

L. B.



## Por la Aviación Italiana

### Un aparato gigante.—El Caproni de 6 000 H. P.

Durante los últimos años de intenso desarrollo de la aviación mundial, Italia no ha quedado a la zaga de las grandes naciones en materia de progreso. Lo prueba el hecho, de sus triunfos en la mecánica, y de su participación en los campeonatos mundiales de velocidad, donde no ha abandonado su empeño de vencer a Inglaterra.

En materia de aviación civil, los progresos italianos han sido considerables, y puede decirse con justicia, que buena parte es el esfuerzo del Ing Caproni, uno de los técnicos más preparados de aquel país.

En efecto, el Ing Caproni, evidenció su capacidad cuando en época de la guerra y de los aeroplanos con motores de 300 caballos creó, las nuevas máquinas de 450, 600, 750 y 900 H. P., que sirvieron en los apartos de bombardeo que facilitaron la

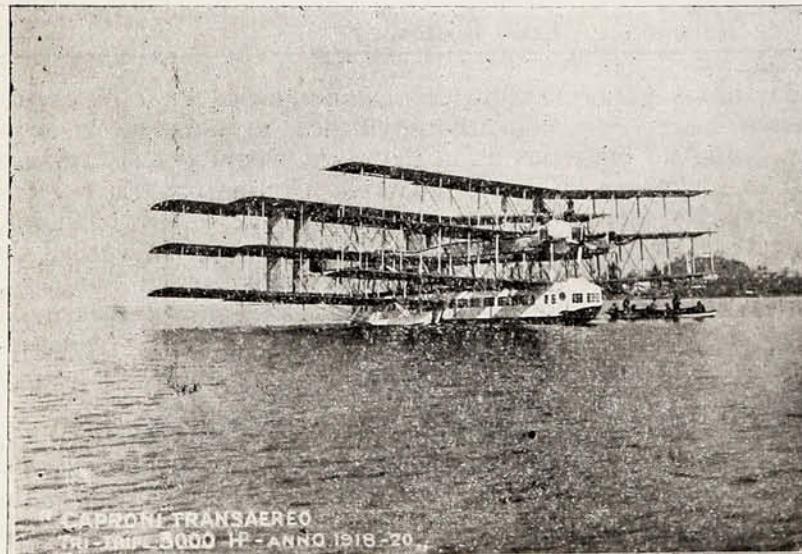
victoria de las armas aliadas. Fué así como Francia y Estados Unidos adoptaron las iniciativas de Caproni, adoptándolas en sus talleres de donde salieron luego miles de aparatos en serie.

Puede decirse que a partir de esta fecha, la aviación inició la era de progreso a que ha llegado en la actualidad. Así fué cómo vinieron los llamados gigantes de la época, con motores cuyo total sumaban 1,250 caballos, y por fin, inició el mismo Caproni la construcción de las grandes máquinas modernas, que llevan su nombre, tales como el Tri Triplano gigante, transaéreo, con una superficie de alas de 700 metros cuadrados, equipado de ocho motores Liberty con un total de 3,000 H. P.

Fué éste un ensayo acabado de la técnica, realizado casi de un modo perfecto, que alcanzó marcados éxitos, en las pruebas a que fué sometido con la carga equivalente a 100 pasajeros.

Luego la construcción a sus aparatos destinados a bombardeo durante la guerra, que permitían levantar 4,500 kilos de carga útil, terminando por dar vida a un proyecto magno, como lo fué el de construir sencillamente al biplano "90 H. P." que ofrecemos en una de las fotografías que ilustran este artículo.

Este aparato, que es la última palabra de

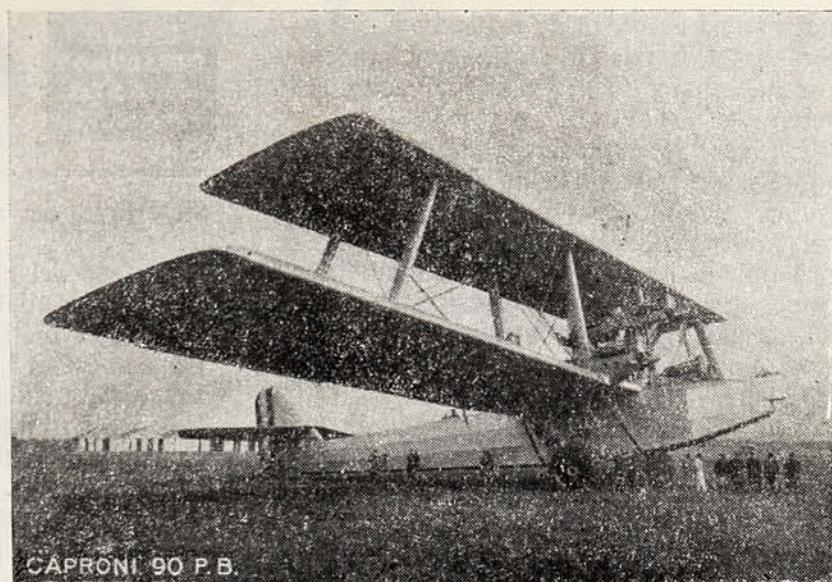


El Caproni Transaereo Tri-Triplano, de 3.000 H. P. construido en 1918-20 que ha sido superado con el "90 P. B." de 6.000 H. P.

la aviación italiana, está íntegramente construido de aluminio y duraluminio y especialmente de los nuevos aceros surgidos por la necesidad de la siderurgia moderna.

Este inmenso pájaro de acero, de cuyas dimensiones se puede dar cuenta el lector, comparando el tamaño de los hombres al lado de las ruedas del aparato, es manejado con un mínimo de esfuerzo y con absoluta simplicidad. Un piloto poco experimentado, poco experimentado, puede conducir sin mayores dificultades la máquina Caproni que nos ocupa. Su fuerza es de 6,000 H. P., y está equipado de seis motores ASSO de 1,000 caballos cada uno y figuran entre los mejores de la industria mundial. Caproni ha declarado que es partidario de los aparatos de tres motores, pero que se ha visto en la necesidad de usar de seis, en vista de que la industria aún no ha sido capaz de producir motores de 2,000 caballos, en las condiciones que se necesitan para la aviación.

Caproni, dice y con razón, refiriéndose a este punto, que un avión, no es un buque



CAPRONI 90 P.B.

El gigantesco Caproni, "90 P. B." de 6.000 H. P. para 100 pasajeros a que nos referimos en el presente artículo.

que se apoya sobre un elemento seguro, que puede en casos normales, evitar las consecuencias graves de un retardo o de un error en la maniobra. Se mantienen únicamente en virtud de la acción del grupo de motores cuyo verdadero y uno mecánico debe ser el piloto, cuyos movimientos especialmente en los momentos más difíciles son el producto de la intuición más que del razonamiento.

Esta máquina, que ha sido destinada a la guerra y que ha sido adaptada ventajosamente a la aviación civil, puede llevar a su bordo a una distancia de dos mil kiló-

# Fumo Piccardo

LA NUEVA GRAN MARCA NACIONAL  
TABACO SIEMPRE IGUAL

metros una cantidad de explosivos que supera a 22 toneladas según el coeficiente internacional y 35 según el coeficiente alemán.

En vez de explosivos, cien pasajeros, podrán ser transportados sin molestias a bordo, gozando de todas las comodidades del confort moderno.

También se han introducido modificaciones que permiten la transformación en hidroavión, pudiendo posarse como una gran ave marina, sin temor alguno sobre las olas.

Las siguientes características darán una idea aproximada de lo que es este exponente de la aviación italiana, que hace honor al nombre del Ing Caproni.

Envergadura del ala superior: 35 mts.

**EXIJA  
PELÍCULAS  
DE ESTA  
MARCA**



**SON LAS  
MEJORES  
DEL  
MUNDO**

Superficie de alas, metros cuadrados: 500.

Superficie del plan de la cola: 30 mts.  
Envergadura del ala inferior: 47 mts.

Altura: 11 metros.

Peso vacío: 15,000 kgs.

Velocidad máxima: 220 Kms. por hora.

Velocidad mínima: 90 Km.s. por hora.

Consumo de bencina: 910 Kgs.

Aceite: 90 Kgs.

Seis motores Issotta Fraschini Asso, de 1,000 H. P. cada uno.

## Unificación de las fuerzas aéreas

**Fue designado subsecretario el comandante Sr. Merino Benítez**

Abrial, registra un importante hecho para la aviación chilena. Se ha llevado a cabo la unificación de las fuerzas aéreas, que se venía anunciando desde hace tiempo.

Desde luego que la expectativa pública ha quedado satisfecha, no sólo por que este acto, significa un paso seguro hacia el progreso de nuestra aviación bajo una orientación nueva, sino también, por que ha sido designado para desempeñar ese puesto, el Comandante señor Merino Benítez, militar activo y entusiasta a cuyo esfuerzo se debe buena parte del elevado progreso que marca nuestra aviación dentro de la vida sudamericana.

El señor Merino Benítez, proseguirá desde este cargo de responsabilidad la obra en que se halla empeñado, y no dudamos, que seguramente su nombre habrá de figurar en primer término, cuando llegue el momento de formar el Ministerio de Aviación.

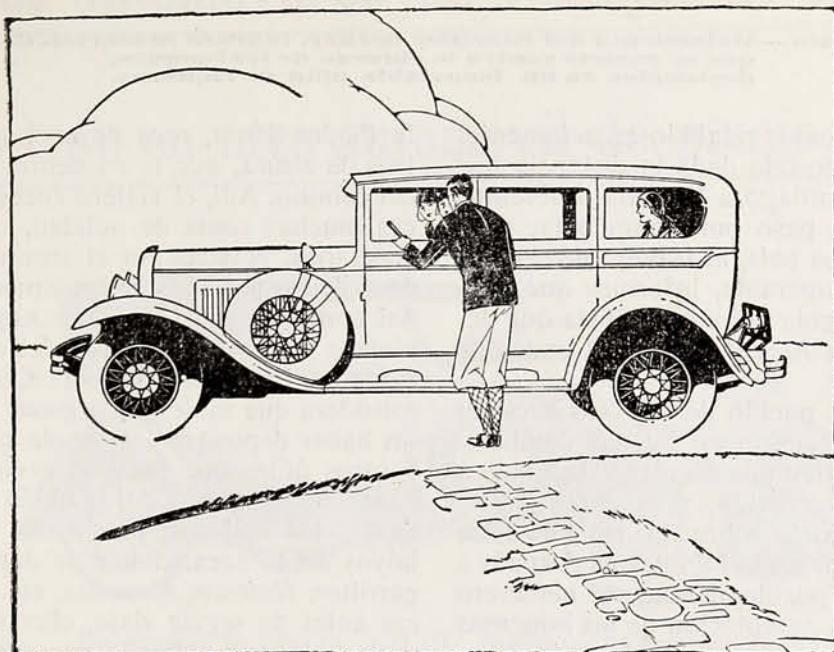
Con el gran almuerzo de camaradería, realizado en la Escuela de Aviación, al que concurrieron aviadores navales y de tierra, fiesta a la que asistió S. E. el Excmo. señor Presidente de la República, la aviación de Chile ha quedado definitivamente unificada, y con el esfuerzo de todos, se habrá de conquistar y mantener el puesto destacado que detenta Chile, en Sud América.

El señor Merino Benítez, tuvo en su discurso pronunciado en la fiesta a que aludimos, oportunidad de expresar sus altos ideales y sintetizar todo un programa a desarrollar, según la propia expresión del primer magistrado, al contestar el discurso del señor Merino. El señor Ibáñez, tuvo un recuerdo oportuno y justiciero para las víctimas de la aviación chilena, cuyo martirologio señala el paso de nuestro propio progreso.

A la mencionada fiesta concurrieron además del señor Presidente, los Ministros del Interior, de Guerra y Marina, señor Hermosilla, Gral. Blanche y Capitán Frodden respectivamente, jefes de las Instituciones armadas, funcionarios de la Administración Pública y además de los aviadores de la Escuela Militar, algunos aviadores navales, que llegaron en seis máquinas "Avro".

Sabemos que en la actualidad, el señor Merino Benítez trabaja activamente en la organización de los servicios aéreos, y que pronto, quedará funcionando bajo un plan inteligentemente estudiado, el servicio de aviación militar de Chile, cuya unificación comentamos como uno de los hechos más salientes y plausibles que se registran.

# REO\*



## Cien Mil Millas de Servicio

Por espacio de 25 años los dueños de coches Reo han gozado de una ventaja muy típica de la marca Reo: *Larga Duración*.

No obstante, la casa Reo ha hecho todavía más en pro de dicha característica de sus coches, creando un nuevo adelanto mecánico: un Cambio de Marcha con Segunda Silenciosa.

Este nuevo cambio tiene, entre otras ventajas, la de prolongar la vida del motor, de los engranajes y del chasis reduciendo aún más la fricción y las vibraciones.

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

Agentes Esclusivos para Chile

**ANTONIO ESCOBAR W. Y CIA. LTDA.**

DELICIAS 2136 ~ SANTIAGO

REO MOTOR CAR



COMPANY - LANSING



## El Paso por Lonquimay

**La Piedra Santa.**—**Alojamiento del canciller Becker. Ingrata sensación, del atentado que se comete contra la riqueza de los bosques, destruidos en un insaciable afán de riquezas.**

Así como hemos relatado escuetamente, dentro de lo posible dada la distancia por recorrer de Santiago a Victoria, queremos ocuparnos del paso por Lonquimay, para llegar al vecino país, al través de regiones de belleza insuperable, informes que pueden servir de guía al automovilista que desea llegar a la Argentina, por el punto de referencia.

Salimos del pueblo de Laufaro hacia el Oriente, por camino en buenas condiciones, que permiten una regular velocidad en casi todo su recorrido, y se cruza por el puente que existe sobre el río Peu Peu, para llegar cincuenta kilómetros después a Cura Cautín, pueblo netamente maderero que vive de la explotación de las inmensas regiones de bosques de sus alrededores.

Este pueblo polvoriento, con sus calles sin pavimentar, es no obstante un centro de importancia industrial en la región.

Cabe señalar, que para el turista, y con el objeto de acortar la distancia a recorrer, el vecino don Cristián Ruedi, da facilidades a los turistas para que pasen por dentro de su fundo, haciendo uso del camino particular, y sobre todo, para evitar la parte mala de este camino. Eso no obstante, hay que bajar al Rariruca, pedazo que está en malas condiciones aunque es corto, pero que ya se encuentra en reparación.

La salida de Curacautín al Oriente es pésima. Piedras por millares, carretas por millares también, con sus cachacientos bueyes, que ocupan la calzada casi por completo, y que marchan envueltas en una nube de polvo que se infiltra hasta por los tejidos de la piel. Menos mal, que a la altura del kilómetro 18 los baños de Manzanar, cuyas aguas termales son mentadas, permiten una limpieza oportuna.

### La Piedra Santa

La tradición, ofrece también al viajero por estos lugares un punto que llama poderosamente su atención. Nos referimos a

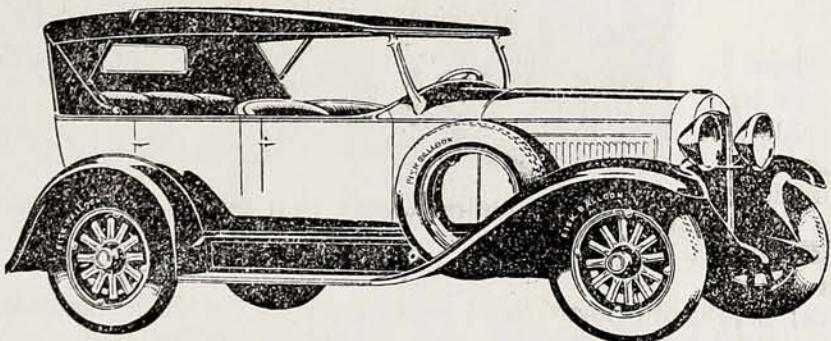
la Piedra Santa, roca de unos quince metros de altura, que se encuentra a la orilla del camino. Allí, el viajero encuentra a veces muchas cosas de utilidad, que le son necesarias, dejadas por el sentimiento piadoso de los paisanos de las inmediaciones. Así como en San Juan, en Argentina, el viajero encuentra al borde del camino, famoso nicho de la Difunta Correa, y se considera que es desgracia pasar a su lado, sin haber depositado un óbolo para velas, y otros útiles que pueden servir al caminante desamparado, así también en Piedra Santa, los viajeros, han hecho pequeños hoyos en la roca, donde se depositan cigarrillos, fósforos, monedas, etc., y no pocas antes de seguir viaje, elevan una primitiva plegaria pidiendo por que la buena suerte les acompañe.

La costumbre impone al viajero, que hace uso de algunas de las cosas que ofrece Piedra Santa, que sea devuelta a su regreso, y puede decirse que salvo raras excepciones, todos cumplen fielmente con el compromiso.

No es lugar que exploten algunos "vivos" de las inmediaciones, y tanto es exacta nuestra afirmación, cuanto que uno de nuestros propios acompañantes comprobó que se encontraba en el mismo lugar un cigarrillo fino que había dejado en el mes de Diciembre al pasar por el lugar. Podría suponerse que el viajante por aquellos parajes prefieren los cigarrillos fuñingues... pero la verdad es, que Piedra Santa habla con elocuencia del sensimiente hospitalario caritativo y superticioso de nuestro pueblo, sentimiento que se mantiene a medida que se distancia de los centros más civilizados.

Sobre la existencia de dicha piedra en ese lugar, la leyenda se ha encargado de mantener la creencia entre las gentes sencillas, de que siendo la cabeza del volcán Lonquimay, un cataclismo de enormes proporciones la hizo rodar hace ya muchos años. El hecho es, real o supuesto, que la

Único automóvil cuyas ventajas no se en-  
cuentran en otro automóvil de precio bajo.



Turismo. \$ Precio 7.950, incluso parachoques

La construcción mecánica y moderna convierten al nuevo  
“WHIPPET” en el automóvil más barato y mejor. El “WHIPPET”  
le ofrece muchas de las cualidades mecánicas importantes que  
sólo se encuentran en los coches de precio tres veces mayor.

## “WHIPPET” 4

# Magnani y Lindgren

Delicias 2425

SANTIAGO

Casilla 3009 - Teléf. 88124-83638

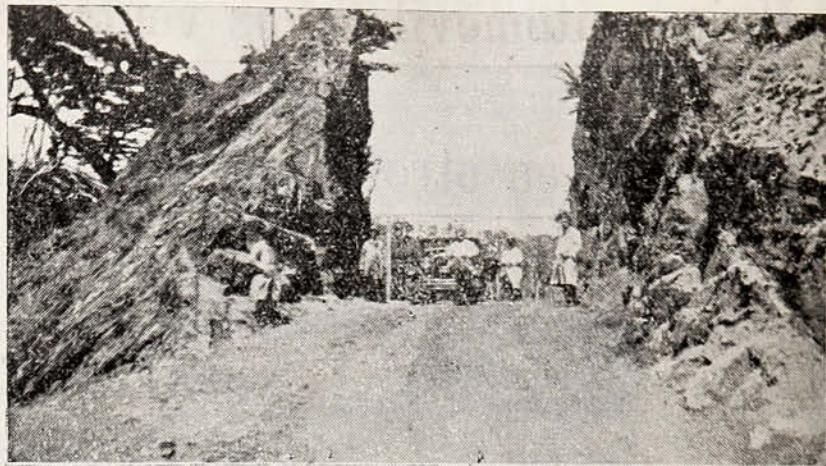
Piedra Santa, aparte de la imponencia de su mole, sirve para mantener el sentimiento supersticioso y de respeto de aquellos habitantes de costumbres tan poco complicadas como modestas.

### Sigue el viaje

Después de habernos detenido algunos instantes en el lugar donde se encuentra la Piedra Santa, seguimos viaje hasta llegar a la Puerta del Cajón, otro lugar digno de mención por el imponente aspecto que presenta al viajero. Se trata de una gran roca cortada en forma vertical, y se dice, que en tiempo de la Colonia se hizo ese trabajo, y en donde la puerta mantenía la seguridad del paso, pues sin abrirla era imposible continuar el viaje ya que de un lado se encuentra el río Cautín, y del otro una elevada montaña.

A continuación el viajero llega a Malalcahuuello, palabra que traducida significa "corral de caballos", ya que Malal es corral y Cahuello, caballo. Existe en este punto una posada o albergue para el viajero, tanto más interesante, cuanto que ella recuerda, que en ese lugar se cobijó una noche Becker, aquel famoso canciller asesino, que después de matar a Tapia, pretendía huir a la Argentina. Involuntariamente se recuerda con tal motivo el vergonzoso asunto, que tanto conmovió a la opinión pública hace ya algunos años, y cuyo esclarecimiento se obtuvo gracias a la habilidad de un dentista, que pudo probar que la dentadura del muerto no era precisamente las del canciller alemán, sino las del portero desaparecido, hecho que dió luego origen a que se levantara en Chile una de las escuelas dentales que hacen honor a Sud América.

Continuando el viaje se cruza el río Colorado, por un vado, pues, los terrenos arenosos que atraviesa. Luego, se sube la



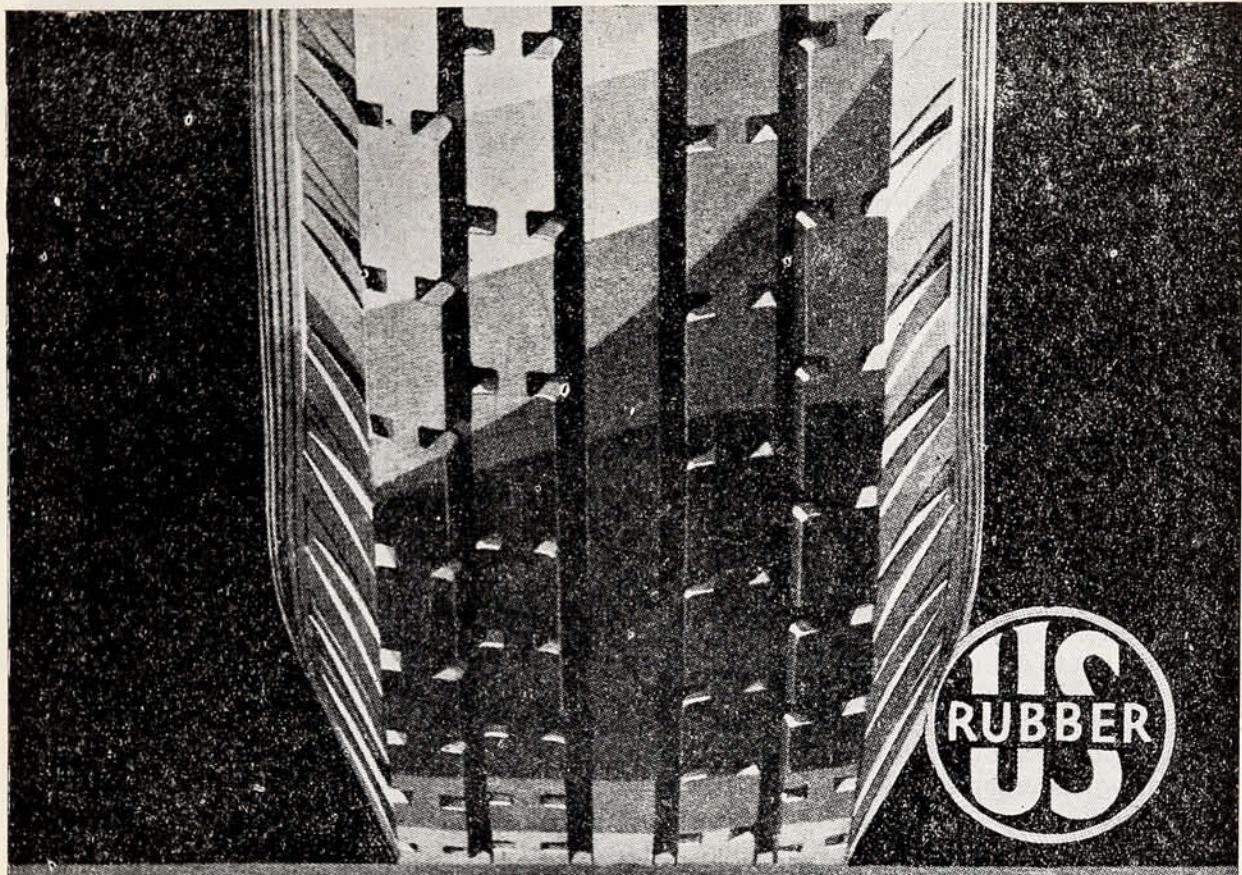
La Piedra Cortada en el Camino internacional por Lonquimay

cuesta del cordón llamado de Las Raíces, cuesta con curvas relativamente amplias y bien conservadas que no ofrecen peligro.

Si este lugar estuviera en Estados Unidos, seguro es, que ya habría sido declarado por el Gobierno, Parque Nacional. Las araucarias y pinos, que levantan hacia el cielo sus ramazones enormes, la vegetación verdaderamente tropical de la región. El panorama se embelece por momentos. Los atardeceres en este lugar son dignos de mención, sobre todo el contraluz de las araucarias, que levantan su tronco libre de ramaje a muchos metros del suelo, para luego abrirse en una ramazón por demás original, que nos recuerda los bosques de palmeras de las regiones del trópico. Llegamos a la cumbre después de escalar 1,950 metros, encontrándonos de pronto con una altiplanicie de arena rojiza, de donde crecen los pinares.

Desde aquí se baja por un camino relativamente angosto, hasta los 900 metros aproximadamente, en demanda del valle de Lonquimay, y pronto nos hallamos en plena cordillera, y en un valle de 25 kilómetros de largo por 7 de ancho, encajonado por el Cordón de Las Raíces por el poniente y por la Cordillera al oriente. La vista se distrae en la contemplación de este enorme valle, lleno de vegetación de un verde oscuro, vigoroso y fuerte, abundante en aguas y perfectamente plano, donde pastorea gran cantidad de ganado

MEJOR PARA MIRAR  
MEJOR PARA... VIAJAR  
MUCHISIMO MEJOR  
PARA COMPRAR



De todos los neumáticos, ninguno está interesando tan rápidamente en todo el país como el nuevo «U. S. Royal». En todas partes los automobilistas reconocen que no se trata simplemente de un nuevo neumático, sino de uno que es realmente diferente y superior. Un neumático cuya elegante apariencia aumenta la belleza de cualquier coche. Un neumático cuya banda de rodamiento más gruesa, con sus panes rectangulares patentados, asegura una gran facilidad para el manejo, rodamiento y seguridad. Un neumático cuya fibra extra da mucho más kilometraje por su valor. En sus nuevos coches y repuestos, los automobilistas están especificando el neumático que es de mejor aspecto... mejor para viajar... y muchísimo mejor para comprar.

United States Rubber Export Co., Ltd.

U. S. R O Y A L

procedente de la Argentina, en esta época del año.

Si el viajero fuera conducido inesperadamente a este lugar, lo menos que pensaría es que se encuentra en el corazón de la cordillera de Los Andes, sinó que diría que goza de un paisaje propio de nuestro valle Central.

En este lugar es donde se encuentra el pueblecito llamado Villa Portales o Lonquimay.

Este lugar, dentro de poco tendrá una marcada importancia y surgirá a la vida como población floreciente y progresista, pues por allí cruzará el ferrocarril de trocha ancha, que unirá por el Sur la República de Chile y la Argentina, dando movimiento comercial a una amplia región de ambos países.

La firma Lavenas y Poli, tiene en construcción el Túnel en el Cordón de Las Raíces, de 5,000 metros, y será uno de los más largos del mundo, y el más largo de Sud América. Se nota gran actividad en este trabajo, pues se busca de que el próximo invierno sorprenda a los trabajadores trabajando dentro de la roca. Para el arreglo de los caminos desde Curacautín a Lonquimay se ha conseguido reunir la suma de 900,000 pesos, con 300,000 dados por la empresa y 600,000 que destina el Gobierno.

Este camino, una vez terminado, será uno de los más hermosos del sur y permitirá llegar en cualquier época del año hasta la frontera argentina, internándose en aquel país, pues la cordillera además de ser baja, no se interrumpe como en el cruce por Juncal.

#### **Como se está robando al país su riqueza El cuento de la fabricación del papel**

Es raro y quizás las autoridades no le han dado al asunto la debida importancia, que se permita todavía, la explotación en forma criminal de las inmensas riquezas de nuestro Sur.

Bajo el pretexto de instalar una fábrica de papel, algunos señores obtuvieron del Fisco una concesión especial para explotar



La piedra Santa en el camino internacional a la Argentina por Lonquimay

los bosques de araucaria y extraer de la madera, la celulosa necesaria para la fabricación de papel. Se inició la tala de araucarias, y la fábrica fracasó, pero los concesionarios con un criterio cartaginés, continuaron explotando los bosques, que van desapareciendo al golpe del hacha que los extermina y siguen explotando las araucarias para venderlas como raulí.

Si los que obtuvieron la concesión, no han podido fabricar papel, y beneficiar al país, con una nueva industria, justo es que no continúen atentando contra la riqueza nacional, beneficiándose exclusivamente con una concesión dada con fines muy di-

versos. No sólo es un atentado contra la riqueza pública, sino también un atentado contra la belleza natural de esas regiones consagradas especialmente al turismo, pues los cerros van quedando pelados poco a poco.

Esos terrenos son fiscales, y salvo situación de especial interés, al capital privado puede beneficiarse con sus riquezas, cuando se ofrece en cambio a la nación, algo que compensa los beneficios que se perciben.

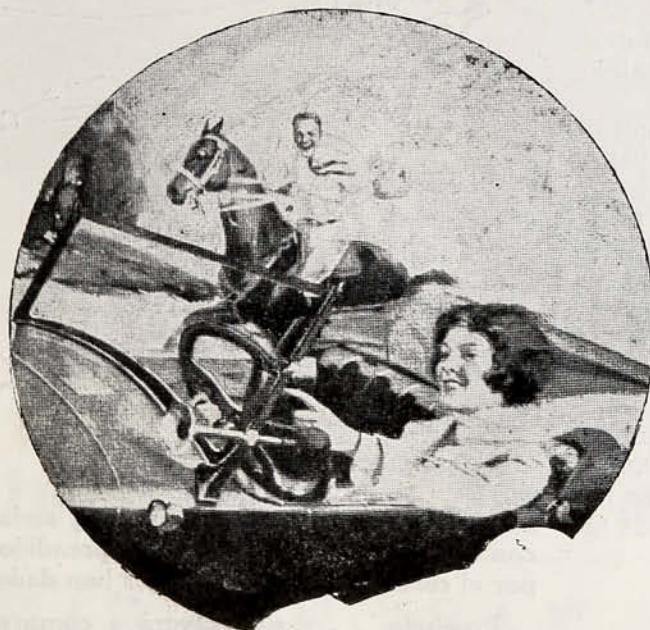
Estos explotadores de nuestra mejor riqueza, atentan también hasta con el alimento de los indígenas de aquellas regiones, y en general contra la población falta de recursos, por que al destruir esos bosques donde los pinos son también numerosos, les quitan uno de los principales alimentos, los piñones.

Pero si hemos de ser verídicos y justicieros en nuestras afirmaciones, no silenciamos, lo que nos han informado vecinos de aquellos parajes.

El daño que causan estos explotadores de la riqueza del Estado, ha llegado a alarma tambien a los vecinos de Villa Portales y Cura Cautín, quiénes han tratado obtener de las autoridades se tomen medidas para evitar el abuso que mencionamos. Es más, y esto es sugestivo, (se nos ha dicho que han informado de lo que ocurre a los inspectores de bosques que han visitado la región, y ello ha resultado tan útil, como pretender que la Piedra Santa, haga el milagro de defender aquellas bellezas y valiosas regiones de araucaria y pinares.

¿Para qué sirven entonces los Inspectores de Bosques, si no han de apresurarse en hacer conocer a la autoridad lo que allí está pasando?.

Tenemos la certeza de que las autoridades nacionales, ignoran lo que ocurre y el grado de abuso que se está cometiendo, por que si hubieran tenido informes exactos, es seguro que con un espíritu de patriotismo del que en muchas cosas han hecho gala, habrían ya procedido a dejar sin



**El automobilismo ofrece  
múltiples satisfacciones.**

**Pero tiene sus riesgos.**

**Disfrute de las primeras  
y cúbrase contra los se-  
gundos, asegurando su  
coche en la Compañía de  
Seguros SOL DE CHILE.**

**Agentes Generales:**

**Buchanan, Jones y Cia.**

**Huérfanos 1060 - Casilla 3439 - Teléfono 87418**

efecto una concesión, que se ha convertido a la fecha en una explotación inicua e incalificable.

"Auto y Turismo", que entiende defender los intereses nacionales, propendiendo al desarrollo del turismo chileno, hace llegar su voz de alarma ante los poderes públicos, para que se interesen en investigar si lo que dejamos consignado, es o no exacto.

### Las liebres

Han pasado a ser una plaga en esta región, las liebres. Un señor belga, creyendo hacer un servicio, trajo hace años un casal de liebres finas, y las largó en Bahía Blanca, para que climatadas se reprodujeran. Consiguió su objeto en forma brillante por demás. Ya han cruzado la cordillera y así el sur de Chile se está invadiendo por estos roedores que causan daños considerables en la agricultura, y donde todavía la gente no se acostumbra a cazarla con fines alimenticios pues su carne es muy buena.

En Villa Portales, hay compradores yanquis que pagan hasta \$ 2.40 por cada cuero, y la caza de la liebre para algunos, se ha convertido en negocio lucrativo, pues las venden hasta por millares.

Los turistas tienen con ellas un motivo de entretenimiento, pues como los conejos en la cuesta de Lo Prado o Chacabuco, se encandilan de noche con la luz de los faros, y por lo general, cuando falla el tiro de escopeta, caen bajo las ruedas... sistema de cazar mucha más barato y práctico que los demás.

Lo que es seguro, es que antes de pocos años, las liebres habrán invadido también la zona central, justamente como ha ocurrido en Argentina, ya que la carencia de zorros, cuya piel es buscada por los peleteros, da margen a una mayor y más fácil reproducción.

### Y para terminar... un chiste

De regreso a Victoria nuevamente, después de este nuevo traqueteo, los viajeros contra lo normal, estaban mudos. Era realmente curioso, que en vez de explicarse y relatar sus impresiones, permane-

## ACEITE



**Hemos hecho en Chile pruebas muy serias con este aceite, y hemos sido sorprendidos por el resultado óptimo que nos han dado.**

Pruébelo... y no volverá a comprar otra marca.

— IMPORTADORES —  
**SIMON HERMANOS Ltda.**  
Delicias 2114.—SANTIAGO

# El Garage "SAN MARTIN"

Edificio construído especialmente para  
albergar más de 150 automóviles. -:-:-

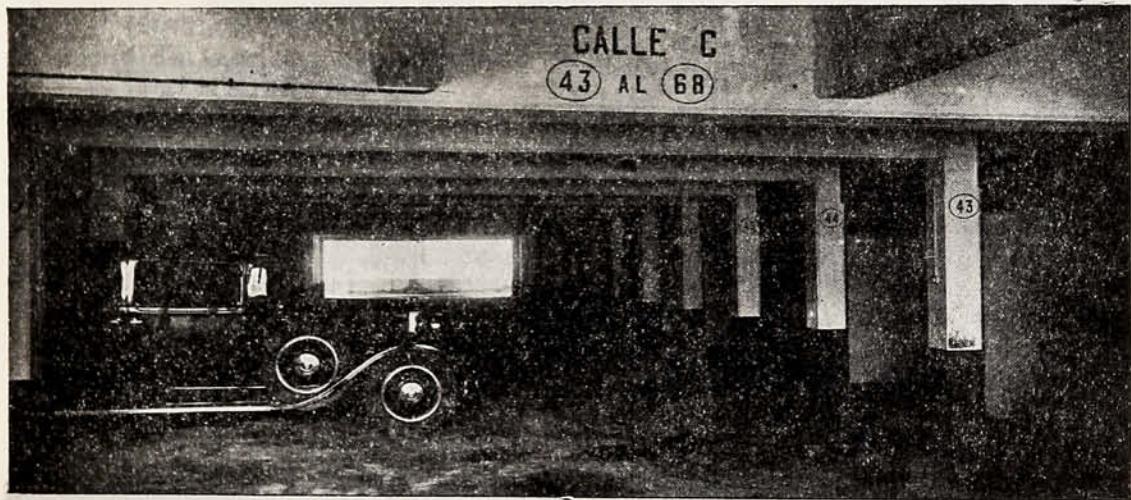
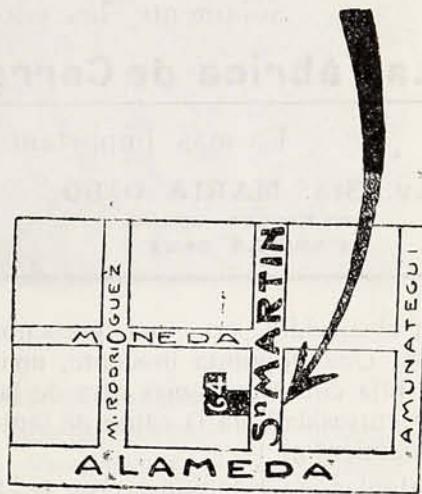
Instalaciones modernas para

## LAVADO Y ENGRASE

BENCINA :: LUBRICANTES

AMBULANCIA para accidentes

BOXES - INCOMBUSTIBLES



UNA DE LAS CALLES DEL PRIMER PISO

**Invitamos a Ud. a visitarnos**

**GARAGE "SAN MARTIN"**

CALLE SAN MARTIN 64 - TELÉFONO 64056 - CASILLA 520

**BUENA ATENCION****MEJOR CUMPLIMIENTO****OPTIMO TRABAJO,** son las tres condiciones que Ud. necesita.

Solamente las encontrará en

**La Fábrica de Carrocerías de Atilio Giovinezzi**

La más importante del país.

**Av. Sta. MARIA 0180**  
**TELÉFONO 89386**  
**CASILLA 3821**

**REFACCION**  
**REPARACION**  
**PINTURA**

cieran absorvidos por una preocupación intensa. Una pregunta inocente, una pregunta hija como cualquier otra de la más vulgar curiosidad era la causa de tanto ensimismamiento.

A alguien en Lonquimay se le había ocurrido preguntar, cuál era el Santo de los automovilistas.

El más ligero de concepción, afirmó al tiro, que San Cristobal, otros que San Mateo, que San Benito..., etc. Aposfóse un cordero y sus debestibles correspondientes, a que hasta el regreso nadie daba con el Santo Varón, patrono de los automobilistas... y así fué. Después de darse por vencidos, y de formar, para los gastos correspondientes, el inventor del chiste, anunció muy serio:

"El Santo de los automobilistas no es San Cristobal, como se pretende, sino San... Goloteo... Y si no, que pregun-

ten a cualquier que se traslade desde Santiago a Lonquimay".

Entendemos que la canonización con un cordero y las libaciones del tinto y del blanco, las había conquistado el inventor de este nuevo Santo, que regirá en el futuro los destinos de los entusiastas del volante.

**Producción de coches abiertos  
y cerrados**

| Año  | Abierto   | Cerrado   | % Cerrado |
|------|-----------|-----------|-----------|
| 1920 | 1.582,000 | 324,000   | 17.0      |
| 1921 | 1.191,000 | 338,000   | 22.1      |
| 1922 | 1.679,000 | 719,000   | 30.0      |
| 1923 | 2.528,000 | 1.252,000 | 34.0      |
| 1924 | 1.896,000 | 1.432,000 | 43.0      |
| 1925 | 1.699,000 | 2.209,000 | 56.5      |
| 1926 | 1.117,000 | 2.867,000 | 72.0      |
| 1927 | 532,000   | 2.561,000 | 82.8      |
| 1928 | 460,000   | 3.565,000 | 88.5      |
| 1929 | 625,000   | 4.186,000 | 87.0      |

**ACUMULADORES****Exide**

La batería de larga vida

**INTERNACIONAL MACHINERY C:**

MORANDÉ 520 - SANTIAGO



Unica Casa en plaza especialista en el ramo de Baterías  
y que da larga garantía en acumuladores nuevos

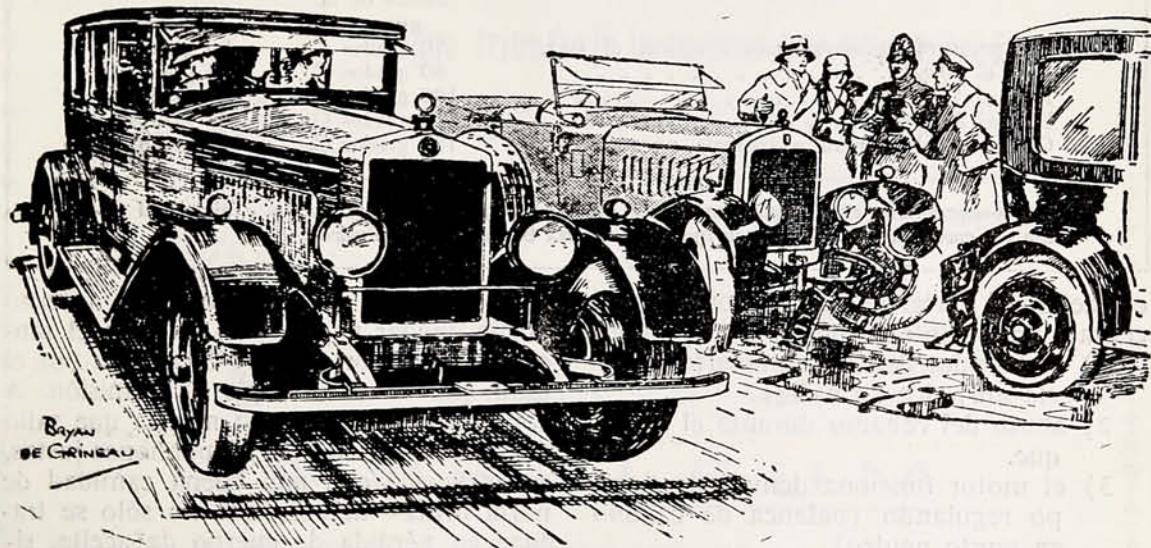
**Reparación y carga de Baterías, garantizadas**

Se atiende toda clase de revisiones y composturas de baterías instaladas fuera de la ciudad  
Importación de ácido sulfúrico químicamente puro - Venta de toda clase de neumáticos

Casa especialista en Acumuladores

**Morandé 687 - 680 - Teléfono 85253 - Casilla 4045**

**Rodolfo Muermann**



**Proteja Ud. su Automóvil**

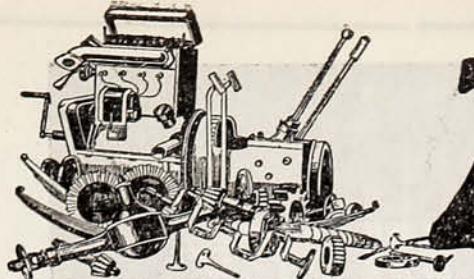
Contra los accidentes del tráfico, asegurándolo en la Cía. de Seguros

**"LA CHILENA CONSOLIDADA"**

CAPITAL PAGADO: 20 MILLONES DE PESOS

Oficina: AGUSTINAS 1165

Casilla 996 - SANTIAGO - Teléfono auto 87332



# Técnica

## VEA EL VACUUM Y EL CARBURADOR

Explicaciones técnicas de la Vacuum Oil Company

El motociclista y el mecánico tienen una inclinación muy natural a echarle la culpa al aceite del motor, cuando éste pierde el cuerpo o "se vuelve como agua" antes de tiempo.

Sin embargo, la experiencia nos indica que, entre las causas de la pérdida de cuerpo, hay muchas que no tienen nada que ver con la calidad del aceite, sino con el mal ajuste o funcionamiento de la carbura-

ración. Existen varias condiciones de funciona-

miento que de por sí tienden a hacer que

tá averiado o si el mecanismo del tanque de vacío está pegado y no funciona libremente.

Cuando el flotador del carburador está agujereado o enganchado, no se levanta para cerrar la entrada de nafta y permite que ésta suba a demasiado altura en la cámara del flotador. Aunque el carburador estuviese ajustado para una mezcla bastante pobre en nafta, esto produce de la misma a los cilindros, hasta tanto se corrija el defecto.

Algo parecido ocurre a veces con el tan-

### Cómo ha variado la nafta

|  |
|--|
| Temperatura necesaria para evaporar el 10 %  |
| Para el 20 % . . . . .                       |
| Para el 50 % . . . . .                       |
| Para el 80 % . . . . .                       |
| Calor completo para evaporarla por completo. |

| Antes de la guerra | Ahora         |
|--------------------|---------------|
| 70 grados C.       | 80 grados C.  |
| 80 grados C.       | 93 grados C.  |
| 100 grados C.      | 130 grados C. |
| 120 grados C.      | 165 grados C. |
| 180 grados C.      | 220 grados C. |

En consecuencia, es necesario mantener en buen estado de conservación y ajuste, el sistema de carburación para evitar que entre nafta bruta a los cilindros.

el aceite del cárter se mezcle con un porcentaje importante de nafta, por ejemplo:

- 1) carburador demasiado abierto (mezcla muy rica en nafta).
- 2) abuso del cebador durante el arranque.
- 3) el motor funciona demasiado tiempo regulando (palanca de cambio en punto neutro).
- 4) el motor funciona frío, generalmente por hacer un trabajo muy liviano.

Estas causas pueden ser remedias por el mismo motociclista, en la mayoría de los casos. Pero si a pesar de ello sigue produciéndose todavía una fuerte pérdida de cuerpo, es aconsejable revisar el sistema de carburación, para ver si el flotador es-

que de vacío, cuyo mecanismo interno puede quedar pegado; en tal caso el tanque se llena con nafta y ésta entra por el tubo que va al múltiple de admisión. A consecuencia de esto, la mezcla que salió del carburador con las proporciones justas, se enriquece con una buena cantidad de nafta bruta—defecto que no sólo se traduce en pérdida de cuerpo de aceite, sino también en un fuerte consumo de nafta.

Es fácil arreglar estos defectos cambiando el flotador del carburador o volviendo a ajustar el mecanismo del tanque de vacío, en el cual hay que cambiar también cualquier pieza que esté rota o demasiado gastada.

# CENTRAL ELECTRIC

Casilla 893 - AHUMADA 60 - Teléf. 65633  
SANTIAGO

## RADIO - ELECTRICIDAD

Surtido completo de accesorios PILOT

Receptores y combinaciones de radio-fonógrafos  
eléctricos de la afamada marca STEINITE

Antes de hacer sus compras vea nuestro surtido, consulte  
nuestros precios y facilidades de pago.

## GARANTIA Y SERIEDAD



Sigue triunfante la carrera que ha emprendido el

## ACEITE STERNOL

para captarse las simpatías del público automovilista.

Basta saber que es un producto inglés, refinado  
de PETROLEOS RUSOS DE BAKU, que es sa-  
bido son los mejores del mundo, para usarlo con  
toda confianza.

## AMBROLEUM

Preparado científico de la fábrica STERNS LTD. DE LONDRES para engranajes, hará que su caja de cambios funcione con una suavidad maravillosa. Pruébelo en su coche y quedará convencido de sus cualidades extraordinarias.-Se pega a los dientes y no salpica

REPRESENTANTES GENERALES:

GEO. C. KENRICK & Co.  
Valparaíso — Santiago

# AUTOMÓVILES NASH

**Automóviles usados -:- Accesorios y Repuestos**

**OFRECE A UD.**

**RENÉ DE TERAN M.**

DELICIAS 1327 :: CASILLA 1042 :: TELÉFONO 4022

**SANTIAGO**

## 25 ESTUDIANTES DE AVIACIÓN SE INCORPORACION A LA FABRICA CURTISS EN EE. UU.

Hace pocos días llegaron a Estados Unidos 25 alumnos chilenos que en viaje de estudio se incorporan a la gran fábrica de aviación de Estados Unidos, que mencionamos en nuestro epígrafe.

Estos alumnos van con el objeto de realizar un curso completo de mecánica de aviación, y todos los demás aspectos de este servicio, y a su regreso estarán capacitados para prestar eficientes servicios en la aviación chilena, asegurándose por otra parte sueldos elevados, que estarán de acuerdo con la capacidad y eficiencia que demuestre cada uno de los aludidos.

Estos alumnos han sido recibidos por representantes de la Fábrica y antes de iniciar sus tareas, por cuenta de la misma, han sido llevados a distintos grandes centros de la aviación americana, para que aprecien los progresos de la aviación y la importancia que ella tiene en Estados Unidos.

## NO SE DESCUIDEN LOS FRENIOS

Todo automovilista debe mandar inspeccionar los frenos de su automóvil con ciertos intervalos y de manera constante y regular, a fin de conservarlos en buen estado y de modo que sea posible detener el automóvil casi instantáneamente en un caso de urgencia. Los reglamentos de tráfico de todas las ciudades del mundo exigen que los frenos tengan una potencia tal, que el automóvil pueda hacer alto dentro de las distancias siguientes: dentro de una distancia de tres metros, cuando la velocidad es de veinte kilómetros por hora; dentro de una distancia de siete, cuando la velocidad es de veintiún kilómetros por hora; dentro de una distancia de diez, cuando la velocidad es de treinta kilómetros por hora. Si los frenos no pueden trabajar de acuerdo con esto resulta que el automóvil está trabajando y violando el reglamento, siendo ello un peligro para los que en él viajan, para los demás vehículos y para los peatones.



VISITE UD. ESTA

**CASA AUTOMOVILISTA  
IGLESIAS PINO Y SAN MARTÍN Ltda.**

AV. BRASIL 14 - TELÉF. 62609

**BENCINA**

**ACEITES**

Surtido completo de artículos eléctricos para Autos y Motos. Baterías Presto O Lite y Willard. Artículos para tapiceros y vulcanizadores. Resortes Eaton y Titanic para todo auto. Balata All Traffic, resistentes y silenciosas.

Economizar Tiempo Es Alargar La Vida  
**Máquinas de Escribir**  
**Remington**

# Remington Noiseless



La mayor eficiencia se desarrolla en una oficina tranquila. El ruido irrita los nervios y estorba la concentración del pensamiento. Elimine Vd. el ruido en su oficina y aumente la eficiencia del personal, instalando Máquinas Remington - Noiseless que funcionan silenciosamente.

**MÁQUINAS REMINGTON**  
casa distribuidora de las máquinas de escribir  
**REMINGTON**

CASA MATRIZ

Agustinas 1074 — Casilla 1035  
S A N T I A G O

SUCURSAL

Esmeralda 2 — Casilla 1093  
V A L P A R A Í S O

**AGENTES EN TODAS LAS CIUDADES**

# Neumáticos, Cámaras, Accesorios en general Bencina y Aceite

Agentes exclusivos para Chile de

## Automóviles y Camiones RENAULT

Compra-Venta de Automóviles

Roberto Balmaceda & Cía.

**Delicias 1170 — Teléfono 89447 Auto — Santiago**

### DETALLES SOBRE EL CUIDADO DEL AUTOMOVIL

La utilidad del espejo para ver hacia atrás, disminuye notablemente cuando la ventanilla posterior no se conserva bien limpia.

Cuando está muy restirada la correa del ventilador, se ejerce presión adicional sobre la chumacera del mismo, dando por resultado que más pronto sea necesario reponerla.

Los pernos de los resortes, el mecanismo de las direcciones y sus accesorios, se aflojan y hacen un ruído desagradable cuando no se conservan bien lubricados.

Las partes interiores del motor, especialmente en aquellos lugares donde se acumula el carbón, deben limpiarse con frecuencia con un trapo empapado en parafina.

Las abrazaderas de las baterías o acumuladores deben siempre conservarse apretadas. Toda batería que está floja en su caja, se hace pedazos pronto a causa de la vibración.

El carbonato de sosa (no el bicarbonato) disuelto en agua que no tenga cal, en la proporción de una libra por cada galón, sirve para disolver el sedimento que se acumula y que obstruye los tubos del radiador.

Como hay muchas maneras de que el aceite se escurra del motor, es conveniente inspeccionar el nivel del aceite de la caja del cigüñal, cada vez que la gasolina se eche en el tanque.

\* \* \*

### COMPRENSE HOJAS NUEVAS PARA LOS LIMPIADORES DEL PARABRISAS.

Estas hojas no duran toda la vida, a pesar de lo que en contrario opinen los automovilistas descuidados. Están hechas de goma, y ésta se endurece con el calor del sol. Una vez que su elasticidad se pierde así, es indispensable reponer la hoja que se ha endurecido.

## Asegure su Automóvil

con la Compañía Inglesa de Seguros "Union Assurance Society Ltda."

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

Agente en Santiago:

**EDUARDO LLEWELLYN-JONES**

Casilla No. 2 — Calle Nueva York 54 — Teléfono 86742, Central

Contra Accidentes del Tráfico, Incendio y Responsabilidad por Perjuicios a Terceros

# Los nuevos hidroaviones de la Compañía General Aeropostal

Para reducir la duración del viaje entre Francia y Chile, la Compañía General Aeropostal acaba de adoptar un tipo de hidroavión con flotadores, el "Late 28/3", equipado con un motor Hispano-Suiza de 500 caballos de fuerza; el estanque tiene una capacidad para 2,400 litros de bencina, lo que permite volar durante 20 horas manteniendo una velocidad media de 195 kilómetros por hora.

Este aparato lo destina la Compañía General Aeropostal a la travesía del Atlántico, entre San Luis (Senegal) y Natal (Brasil); el primer viaje lo efectuará dentro de poco tiempo el conocido y experto piloto Mermoz.

La envergadura de este hidroavión es de 19,25 metros; mide 13,65 metros de largo, pesa en vacío 2,600 kilos y su peso total en carga es de 5,020 kilos.

El fuselaje, de construcción metálica, se compone de 2 cabinas de 3.40 metros de largo, 1.30 metros de ancho, y 1.70 metros de alto; en una está instalado el puesto de T. S. F.; en la otra se estiva la correspondencia.

Los flotadores y la armadura que los junta al fuselaje y al vélamen, son igualmente de metal, y del tipo de amortización de gran ángulo.

Cada flotador está dividido en 10 compartimentos cerrados herméticamente y el volumen de cada compartimento ha sido calculado para que, en caso de llenarse de agua uno de ellos, no sea afectada la estabilidad del hidroavión en el agua.

Los flotadores miden 8.40 metros de eslora, 1,355 metros de manga, y una altura de 0.83 metros.

El hidroavión "Late 28/3", en orden de marcha, es decir representando un peso de 5,020 kilos, ha realizado las "perfomances" siguientes: velocidad 225 kilómetros, decollage en 33 segundos, plafón 4,000 metros.

Los ensayos de los cuatro aparatos ya construidos han dado completa satisfacción, se calcula que entrarán en servicio en el curso del próximo mes, y su uso permitirá asegurar el transporte de la correspondencia entre Francia y Argentina en 4 días (5 días hasta Santiago de Chile), en vez de 8 a 9 días, duración del viaje en la actualidad por explotación mixta, aviones y vapores rápidos.

Es de notar que los récords mundiales batidos con dicho hidroavión con un motor de 600 C. V. habían sido establecidos con un aparato equipado con un motor de 1,920 C. V. Estos récords son los siguientes:

100 kilómetros, con 2,000 kilos de carga útil en 27'16" 1/5, velocidad media 220,026 kilómetros por hora (precedente récord: Wagner, Alemania, velocidad 209,546 kilómetros por hora).

500 kilómetros con 2,000 kilos de carga en 2 horas 21'27", velocidad media 202,092 kilómetros por hora (precedente récord: Wagner, Alemania, 179,416 kilómetros por hora).

Esta notable "performance" da una idea del progreso realizado por el "Late 28/3".

## LA POLICIA NECESA QUE LOS AUTOMOVILISTAS INVENTEN ALGUNAS DISCULPAS NUEVAS Y BUENAS

Tiene un aspecto el automovilista que no cambia nunca a pesar de los modelos nuevos de los coches, y consiste en las disculpas que dan los automovilistas a los carabineros de tráfico cuando éstos les hacen alguna observación por desobediencia a los reglamentos.

—Cuando sorprende uno a un automovilista caminando a una velocidad excesiva,—dice un policía,—es raro que no se disculpe que su cuenta kilómetros está descompuesto. Si se estacionan mal, siempre dicen que se debe a que los letreros que prohíben el estacionamiento o que dan instrucciones sobre la manera de hacerlo, o están volteados de manera que no pueden leerse o han desaparecido.

En aquellos casos excepcionales en que los automovilistas dan una disculpa enteramente nueva, casi siempre dan a entender que el inspector resulta enteramente ignorante de sus deberes. A continuación citamos un caso de una señora que se estacionó en un lugar prohibido:

—Mire usted, señor, acabo de lastimarme un brazo y sólo me he detenido aquí un momento mientras mi esposo ha ido a la botica a comprarme un poco de árnica.

Mientras el inspector se quedó esperando al marido, llegó éste con la cajetilla de cigarros que había ido a comprar.

\* \* \*

## RESULTA COSTOSO ECHAR ANDAR UN AUTOMOVIL CUANDO ESTA EN SEGUNDA

A pesar de que un automóvil arranca con tanta facilidad en segunda o en tercera como en primera, el hacerlo así co-

# Aeronautics

ES LA PUBLICACION COMERCIAL AERONAUTICA DE MAS VASTA CIRCULACION DE LOS ESTADOS UNIDOS. ASI LO HAN COMPRENDIDO LOS AMERICANOS QUE DESEAN CONOCER LAS ACTIVIDADES DE LA INDUSTRIA.

LOS SUDAMERICANOS QUE QUIERAN ESTAR AL CORRIENTE DE LOS NEGOCIOS, TECNICA Y FINANZAS DE LA AERONAUTICA AMERICANA ENCONTRARAN EN AERONAUTICS ARTICULOS Y AVISOS DE GRAN INTERES.

LA SUSCRIPCION POR UN AÑO VALE \$ 29, MONEDA CHILENA Y POR DOS AÑOS \$ 49.80, REMESA QUE PUEDE HACERSE DIRECTAMENTE A AERONAUTICS 608 SOUTH DEARBORN ST. CHICAGO ILLINOIS O EN LA ADMINISTRACION DE AUTO Y TURISMO, AV. DELICIAS 1171 - CASILLA 3319 SANTIAGO.

mo costumbre, resulta muy costoso. El objeto de las tres velocidades es fundamentalmente poner el automóvil en movimiento con el menor esfuerzo posible de parte del motor, y por ello es que deben usarse las tres velocidades. El omitir una de las velocidades sólo hace que se abrevie la duración del automóvil. Con ello se somete el embrague a un desgaste excesivo y el eje posterior también se somete a un esfuerzo innecesario. Desde el punto de vista económico, esta costumbre es mala, porque el consumo de la gasolina se determina por el esfuerzo del motor.

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

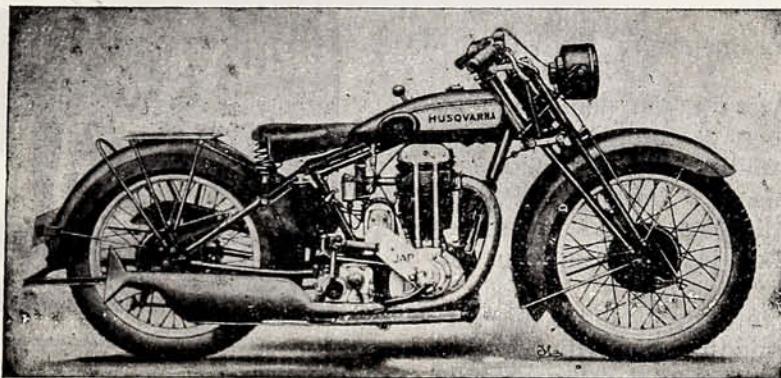
## REVISTA DE CAMINOS

Organo Oficial del Departamento de Caminos y de la Inspección de Caminos y Puentes  
Casilla 153

SANTIAGO DE CHILE

Motocicletas en varios Modelos de la  
conocida Marca

# HUSQVARNA



Bicicletas para paseos y carreras, de  
fabricación sueca, Marca

## HUSQVARNA

DATOS Y CATALOGOS EN LA  
COMPAÑIA CHILENA

“AGA”

Bandera 628 :: Casilla 2738 :: Teléfono 88860

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

### AL COMPRAR EL AUTOMOVIL NUEVO

Léase cuidadosamente el libro de instrucciones.

No se use nunca jabón demasiado alcalino para limpiar el automóvil.

Debe uno familiarizarse perfectamente con el mecanismo.

Consérvense limpias todas las partes del automóvil, aun las que están por debajo.

Estúdiese el automóvil, todas sus piezas su funcionamiento y cuidado.

No se haga funcionar el motor cuando el automóvil se quede desconectado de él, ni tampoco se le someta a esfuerzos excesivos.

Aplicúense los frenos progresivamente, y los arranques y las paradas háganse lentamente.

Apréndase a quitar las llantas de las ruedas, a quitar y poner el toldo, etc. Entiéndase bien todos estos detalles.

Cada 200 kilómetros hágase un examen de las llantas, para ver si no se han cortado o desnivelado.

Diariamente examíñese la lubricación del mecanismo de direcciones, de las uniones universales, etc.

Durante los primeros 700 kilómetros



no se camine a una velocidad mayor de 35 kilómetros por hora.

Véase que todas las partes móviles estén debidamente provista de lubricante.

Cámbiese el aceite del motor cada 750 kilómetros.

Estúdiese detalladamente el mecanismo de la lubricación, y hágase uso en abundancia de buenos lubricantes.

**Dos veces cada mes debe agregársele agua destilada a la batería, y consérvense siempre limpios los terminales de las baterías.**

\* \* \*

## "SINCERIDAD"

Revista de la Juventud de Chile

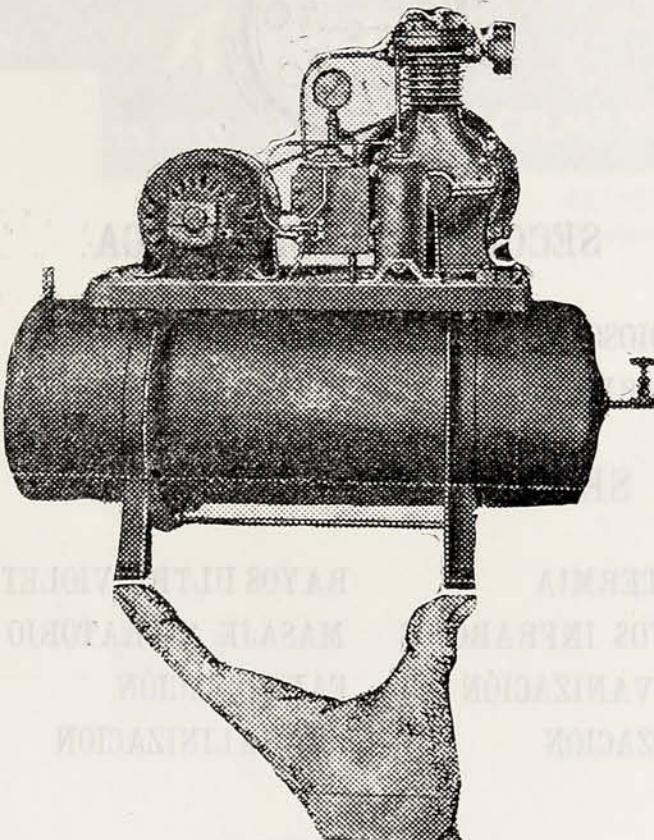
Casilla 2972 — Santiago

Si Ud. desea comprender el alma de la Juventud, lea esta Revista que es obra del entusiasmo y de los buenos sentimientos.

Léala y haga que sus amigos también la lean



**"ESTACIONES DE SERVICIO"  
MODERNAS**



Varios tipos y tamaños

Cuando desee modernizar o instalar una "ESTACIÓN DE SERVICIO", debe equiparla con las mejores máquinas que se fabrican, éstas únicamente las consigue en la S. I. A. M.

**Con grandes garantías y facilidades de pago**

Numerosos estacionistas nos manifestaron textuales palabras:

**"El Compresor SIAM es el que necesitamos en la actualidad"**

Rampas Hidráulicas Giratorias - Máquinas para lavar autos - Máquinas para engrase a presión y eléctricas - Equipos de pintura, etc.

**S. I. A. M.**

**SOCIEDAD INDUSTRIAL AMERICANA MAQUINARIAS**

**T. DI TELLA**

Agustinas 970

-:-

SANTIAGO

-:-

Teléfono 84254





## SECCIÓN RADIOLÓGICA

RADIOSCOPÍA

RADIOGRAFÍA

ESTÉREO y

TELE-RADIOGRAFÍA

## SECCIÓN FISIOTERAPICA

DIATERMIA

RAYOS ULTRA-VIOLETA

RAYOS INFRAROJOS

MASAJE VIBRATORIO

GALVANIZACIÓN

EARADIZACIÓN

IONIZACION

FRANKLINIZACION

---

## SECCIÓN ESPECIAL

### CONSULTA PREVIA

Se indicará al enfermo (previo examen clínico), los especialistas que puedan consultar en cada caso.

Delicias 202 - Casilla 248 - Teléf. 65721

S A N T I A G O

NOTA.—Este establecimiento se abrirá próximamente al público.