

AUTO Y TURISMO

ANTIGUA REVISTA AUTO Y AERO

AUTOMOVILISMO - TURISMO - CAMINOS - AVIACION

Año XIII

N.º 190

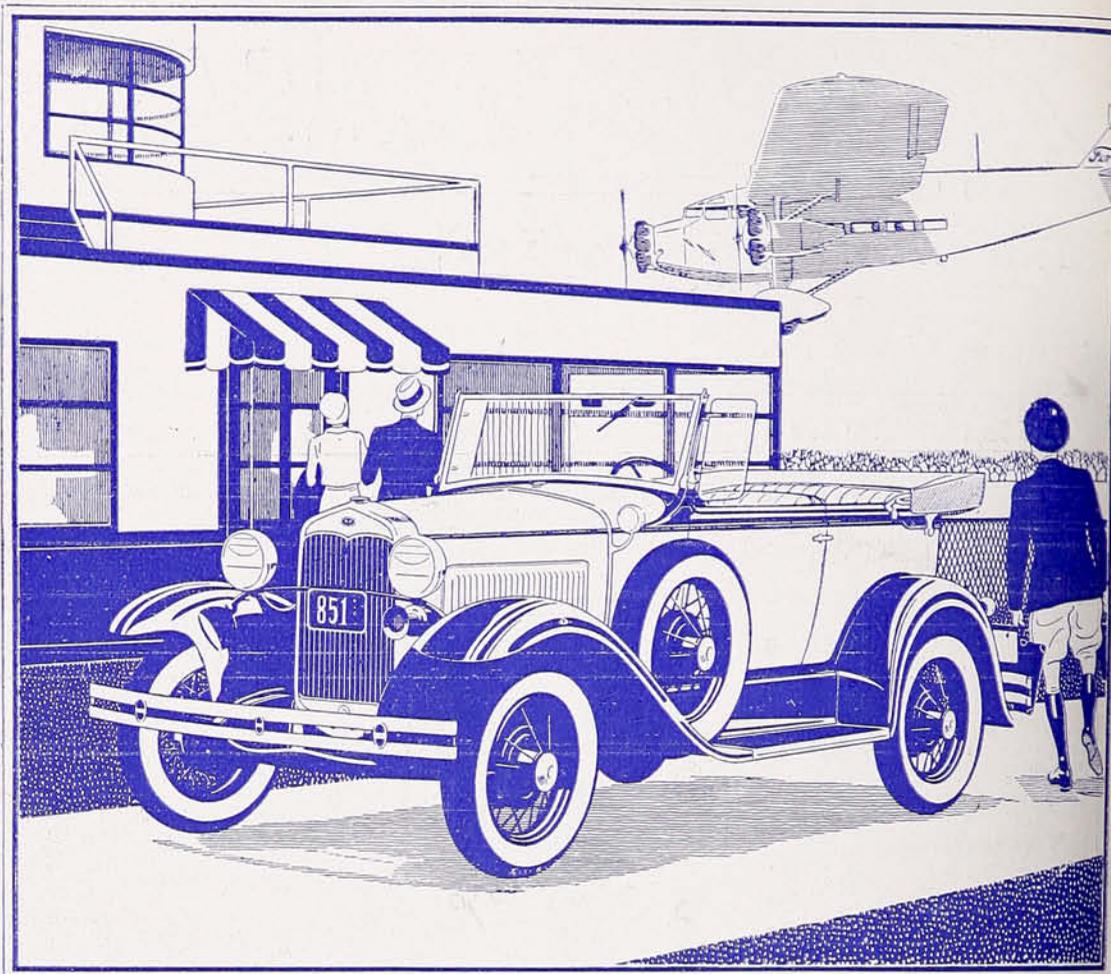
Santiago (Chile) Junio de 1931

Precio: \$ 1.40



SALTO DEL ITATA

Fotografía del socio
Sr. Abel Castañer



EL NUEVO FAETON ESPECIAL FORD

Factores invisibles que aumentan el valor intrínseco del FORD

USTED se acomoda en su nuevo FORD, oprime el arranque, y se desliza suave y uniformemente, recorriendo millares y millares de kilómetros cada año. Usted no teme tropezar con dificultades en el funcionamiento de su automóvil pues su eficiencia se demuestra como cuestión muy natural.

Bastante interesante es conocer las razones que explican esta eficiencia del FORD, su funcionamiento económico y el reducido costo de su mantenimiento. El uso de gran número de rodamientos de bolillas y rodillos es uno de los tantos importantes ejemplos de la calidad inherente a este automóvil.

Los rodamientos de bolillas y rodillos, en número de más de veinte, tienen por

objeto evitar que las partes móviles se rocen unas con otras, disminuyendo así la fricción y el desgaste. Para usted, como dueño de automóvil, esta ventaja significa una mayor suavidad, un funcionamiento más silencioso, mayor fuerza y velocidad, menor consumo de combustible y más larga duración del automóvil.

Estos méritos, y muchos otros, aunque no son ostensibles al admirar el atractivo y hermoso aspecto exterior del nuevo FORD, son, sin embargo, de especial importancia después de haber recorrido los primeros 35.000 kilómetros. El funcionamiento de este automóvil, aún bajo las más duras pruebas, refleja su valor intrínseco.



FORD MOTOR COMPANY

Santiago de Chile

HISTORIA DE UNA ESTAFA CELEBRE

El tesoro misterioso de la señora Humbert

por WILLIAM LE QUEUX

Uno de los fraudes más colosales de los tiempos modernos fué aquel que quedó descubierto finalmente el día 9 de mayo de

Como conocí personalmente a los autores de esta enorme impostura, quizás tenga algún interés mi relato acerca de las circunstancias en que me relacioné con ellos.

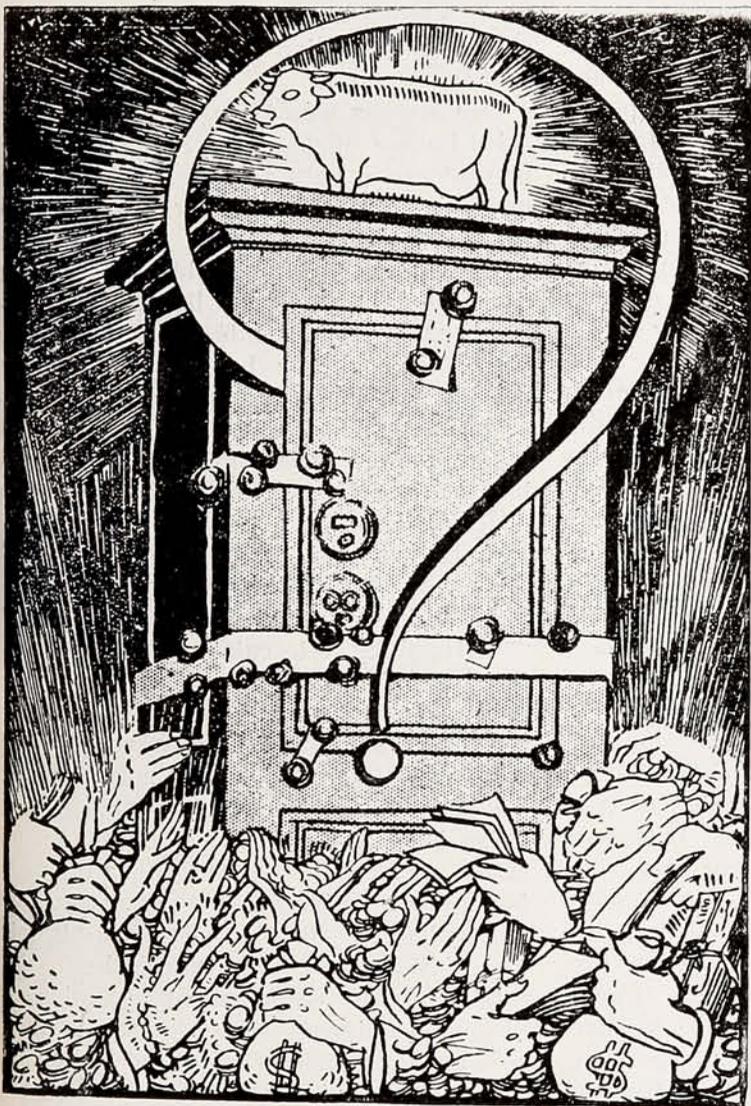
Cierto día del mes de agosto de 1900, invitado por Mme. Sarah Bernhardt, asistí a un almuerzo que daba en su gran villa blanca cerca del lago de Enghien - les-Bains, en las proximidades de París. Antes de la comida saqué a pasear — junto con otros dos hombres — a una joven vivaz y de cabellos negros, a quien había conocido en una casa de campo cerca de Tours pocos meses antes, y cuyo nombre era Marie d'Aurignac, en un bote a remos, sobre las aguas del pintoresco lago. Habíamos llegado de París algo temprano y remamos en el lago hasta la hora del almuerzo.

En la mesa, me senté al lado de mi antigua amiga, la señora Zola. A mi derecha se colocó una señora gruesa, ricamente vestida, pero nada atractiva, a quien no había sido presentado. Me pareció una mujer sin cultura y poco inteligente, porque

hablaba con un marcado acento provinciano y mezclaba en su conversación algunas palabras del "argot" parisiense.

De repente, la Sra. Zola observó:

—No creo que hayan sido presentados — y dijo a la señora gruesa y bien conservada quien era yo, agregando que era amigo de su marido, "el querido Emilio", y también escritor.



1902, y que recibió el nombre de "los millones de los Humbert".

Antes de que la gran estafa se conociera, ya había sido causa de la ruina de algunos miles de personas, entre las cuales, por lo menos cinco, se suicidaron, registrándose, además otras tres muertes por razones que jamás se explicaron satisfactoriamente.

Instantáneamente cambió por completo su actitud hacia mí. Su frialdad se trocó en atenciones y sonrisas. Supé que se trataba de Mme. Teresa Humbert. Pero su nombre no significaba nada para mí. En las comidas solía uno conocer a mucha gente, y de las que daba Sarah Bernhardt participaban por docenas las celebridades, resaltando siempre varias estrellas de ópera de París.

La reunión en aquel comedor largo y a la antigua, a través de cuyos balcones abiertos se divisaba el lago iluminado por el sol de verano, era muy brillante y la conversación vivaz y entretenida. La divina Sarah estaba entonces en el auge de su popularidad y acababa de regresar de una larga gira por los Estados Unidos y el Canadá. Pero la señora gruesa de mi derecha parecía preocupada y pensativa. Por fin me dijo:

—Conozco perfectamente bien su nombre, monsieur. Su padre me fué presentado hace mucho tiempo. Sarah me ha hablado mucho de Ud., como muy amigo de Emilio Zola, el gran novelista. ¡Y usted también escribe! ¡Ah! Le deseo toda clase de éxitos. Les tengo envidia a ustedes los escritores. Debe ser muy lindo publicar un libro. Y usted conoce a mi hermana Marie; la sacó a pasear por el lago antes del almuerzo. De modo que ya sabe quién soy.

Más tarde, cuando después de dar un paseo, nos sentamos bajo la sombra de los árboles a orillas del lago hice algunas preguntas a Mme. Zola acerca de la señora que había sido mi compañera de mesa.

—¡Oh! — exclamó. — Es una viuda y una de las mujeres más ricas de París. Se trata de Mme. Humbert. Si le invita a usted a su casa, en la avenida de la Grande Armée, no desprecie la ocasión. Todo París asiste a sus comidas y a sus recepciones. Federico Humbert, su marido, era hijo del Ministro de Justicia Gustavo Humbert, que murió hace cinco años. No es "chic", ni mucho menos, pero sí inmensamente rica.

—Conozco apenas a Mlle. d'Aurignac — le dije, — y no sabía que fuera hermana de Mme. Humbert.

¿Quién no había oído hablar en París de la famosa señora de la avenida de la Grande Armée? Apenas pasaba día sin que pu-

dieran leerse en los diarios las listas de sus huéspedes, en las que figuraban personas de los círculos más exigentes de la sociedad parisiense, con nombres de diplomáticos, miembros del gabinete, escritores, abogados y dramaturgos. Si madame no se encontraba en París, ofrecía recepciones en su hermoso y antiguo castillo de Velleuxon, cerca de Vasoul, o en la Villa des Cyclamens, situada en el camino entre Beaulieu y Montecarlo.

Una semana más tarde, y gracias quizás a los buenos oficios de la Sra. Zola, recibí una invitación para asistir a una recepción que daba la señora Humbert.

La gran mansión estaba profusamente adornada con flores escogidas, y lo mejor de la sociedad de París llenaba los salones espaciosos. Me senté en un rincón con Emilio Zola, Henry Lamorre, el prefecto de Puy de Dome y Jules Guyon, el famoso pintor, y conversamos. De repente, Lamorre, que era un hombre delgado y de cabellos grises, hizo cierta alusión a una caja de caudales.

—¿De qué caja fuerte se trata? — pregunté yo, completamente ignorante de los pormenores del asunto que se discutía.

—¡Hombre, de la caja fuerte de la habitación contigua! — me contestó. — De la caja que contiene más de cuatro millones de libras esterlinas. Venga a verla. — Y me condujo a una habitación más pequeña, donde unas cuantas personas estaban sentadas junto a una ventana abierta. En un rincón, arrimada a la pared, ví una gran caja a prueba de incendios, que tenía más de dos metros de alto y uno de ancho. Poseía tres ojos de llave, cada uno de los cuales estaba cerrado con enormes sellos rojos sobre amplios lienzos, cuyo color, antes blanco, había cambiado la acción del tiempo.

Pregunté a mi amigo qué significaba todo aquello, y me habló en seguida, en voz baja, de la enorme fortuna que contenía aquella caja, contándome una historia misteriosa que me impresionó grandemente.

En ese momento pasó a nuestro lado el presidente de la Corte de Apelaciones, conversando con el famoso abogado Waldeck-Rousseau, con el embajador italiano y con la esposa de éste. No había duda de que las

recepções de madame Humbert eran las mas brillantes que se daban en París después de la caída del Imperio.

En el otoño fui nuevamente huésped de Mme. Humbert en el famoso y antiguo castillo de Vallexon, donde encontré otra vez a Mlle. d'Aurignac y a su hermano Romain, que tenía tres años más que ella. Había diez y seis invitados más, y como en aquel tiempo, antes de que se me debilitara la vista, era yo un buen tirador, pasé unos días muy entretenido cazando en los grandes bosques que rodeaban el espléndido castillo.

I

Desde el principio, el secreto de aquella enorme caja fuerte con sus tres grandes sellos hizo presa en mi imaginación. Lo cierto es que la caja, con los millones misteriosos que, según creencia general, contenía, se había adueñado de la imaginación de todo París, y era muy natural que atrajera la curiosidad de cualquier novelista.

Ahora relataré el principio de uno de los fraudes más audaces que se han impuesto a un público crédulo. Tan extrañas fueron todas las circunstancias que lo rodearon, que, si se escribieran en forma de narración novelesca, hubieran sido descartadas como absolutamente increíbles. Pero lo que aquí se relata es la verdad pura, tal como fué demostrada más tarde en la Audiencia del Sena.

Tenemos entendido que, unos dos años después de la invasión prusiana, vivía en Bauzelle—la aldea cercana a Tolosa—una joven campesina de apariencia vulgar. Su padre, apellidado Aurignac, era un viejo campesino, borracho incorregible, que en sus momentos de exaltación solía declarar que era un hombre de origen noble. Por las noches, en las tabernas de la aldea, gustaba de asumir el título de conde d'Aurignac. Sus camaradas le daban siempre el tratamiento de "monsieur le comte" y su fama se extendió mucho, llegando hasta la ciudad de Tolosa. En aquellos tiempos había muchos representantes de casas nobles arruinados por la invasión prusiana y reducidos a la mendicidad, de modo que su caso no se consideró muy digno de llamar la atención.

El "conde" vivía con sus hijas, Teresa y Marie, y con sus hijos, Romain y Emilio. Teresa atendía a los quehaceres domésticos y los dos muchachos trabajaban en el campo, haciendo toda clase de tareas para quienquiera que los empleara. Pero el padre, obsesionado con la idea de su ascendencia noble, compró cierto día un viejo baúl de roble, adornado con clavos de bronce, en la rue Saint Etienne, en Tolosa, por la suma de diez francos. Fué esta compra la que constituyó el verdadero origen de los supuestos millones de los Humbert.

El viejo campesino que durante años se había jactado de su noble ascendencia, empezó a exhibir a los vecinos el baúl, que había cerrado y sellado. Declaraba solemnemente que contenía los títulos de propiedad del gran castillo de Aurignac, en Auvergne, junto con documentos que servirían para que sus hijos tuvieran una fortuna después de su muerte. Sus amigos — ignoran-



Un sistema moderno para encontrar tesoros por medio de un aparato de radio. Con el radio se puede establecer la existencia de cualquier clase de metal en la tierra. El aparato es tan sensible que oscila hasta con una moneda de plata enterrada a treinta centímetros.

tes como son en su mayoría los campesinos franceses — se sintieron muy impresionados con esa historia, pero el plan no producía dinero, con excepción de unos cuantos francos sueltos en concepto de préstamos; de modo que Teresa fué obligada por su padre a aceptar la humilde posición de lavandera de una familia apellidada Humbert, cuyos miembros sentían cierta amistad por el anciano campesino lleno de rarezas. La familia en cuestión estaba formada por M. Gustavo Humbert, alcalde de Tolosa, la esposa de éste y su hijo Federico, un joven delgado, de frente amplia y muy impresionable. Mme. Humbert recogió a Teresa en su casa, por caridad, una semana después de muerto el padre de la muchacha, en enero de 1874. El viejo no poseía ni un centavo, y cuando se abrió el antiguo baúl de roble, sólo se encontró un ladrillo dentro de él.

Pero Teresa, aunque no era de ninguna manera una muchacha atrayente, estaba dotada de cierta picardía ingénita y siempre se encontraba lista para aprovechar las oportunidades que se le presentaban. Se había educado en la creencia de que era de origen noble, y a la larga logró atraer la atención de Federico, el hijo de su patrón, que estaba estudiando derecho en Tolosa.

Mientras tanto, los vecinos todos al tanto del descubrimiento del ladrillo dentro del baúl sellado, se reían mucho de los Aurignac, pero éstas se mostraron tan persistentes en sus alardes de que descendían de una familia noble, que los campesinos empezaron a preguntarse, después de todo, no sería verdad que pertenecían a la gran casa de Aurignac, en Auvergné.

La leyenda que nació en esta forma estaba destinada a tomar consistencia gracias a "La grande Thérèse", como calificó más tarde la prensa de París a la joven provinciana, quien se encargó de llevar adelante la ficción del borracho de su padre, y creó en su imaginación, una gran casa ancestral: el castillo de Marcotte, en el Tarn. En el más riguroso secreto reveló a su admirador la noticia de que la octogenaria Mlle. de Marcotte, que era muy pudiente y dueña del castillo, le había legado a ella toda su fortuna, con sus vastas propiedades. El casti-

llo, sin embargo, no existió nunca, excepto en la imaginación de Teresa, pero la historia llamó la atención de la familia Humbert y especialmente del padre de Federico, que era, como ya hemos dicho, el alcalde de Tolosa.

Muy poco tiempo después los esposos Humbert salieron de Tolosa para radicarse en París, donde un mes más tarde, supieron, con gran pesar suyo, que su hijo Federico tenía el propósito de casarse con la joven Teresa, la ex lavandera. Habían dejado a Federico en Tolosa para que terminara sus estudios, y la muchacha le tendió una trampa con mucha habilidad.

Hasta aquí nos hemos referido a una serie de hechos que parecen de una novela sensacional. Pero los acontecimientos que siguieron, y el desenlace de la historia, son mucho más asombrosos todavía.

II

Gustavo Humbert, gracias a un trabajo rudo y a su considerable capacidad (aunque algunos dicen que su conducta como abogado no estaba del todo libre de sospechas), se había destacado en las esferas políticas, y algunos de sus amigos propusieron su nombramiento para el cargo de Ministro de Justicia. En estas circunstancias resultaba perfectamente natural que le horrorizará la idea de que una muchacha lavandera se casase con su hijo. Se dirigió apresuradamente a Tolosa, y hubo una discusión acalorada entre padre e hijo. El padre amenazó a Federico con suprimirle la mensualidad que le pasaba, pero la amenaza no surtió ningún efecto. Teresa había preparado su plan tan cuidadosamente que, a pesar de todo, el joven se casó con ella.

El mismo día de la boda ocurrió un acontecimiento curioso. Precisamente cuando la joven se dirigía a la Municipalidad, un funcionario judicial de Tolosa llegó provisto de una orden de arresto contra la aventurera Teresa, motivada por una deuda que había contraído con una peinadora. La muchacha hizo frente al hombre con perfecta sangre fría; le dijo que estaba a punto de casarse, y que si regresaba al cabo de una hora, obtendría el dinero de su marido para satisfacer la deuda. En consecuencia, la orden de arresto no fué cumplida. La verdad

es que el funcionario no se atrevía a tener una novia en el momento en que iba a casarse. Pero al regresar, a la hora convenida, descubrió que la pareja, que efectivamente había contraído matrimonio, iba ya en viaje de bodas hacia París.

Desde el primer momento de la vida de casada, toda la carrera de Teresa fué de una doblez asombrosa, y estuvo llena de aventuras extraordinarias. Poseía una viveza sutil, una imaginación rica y un desprecio profundo por la conducta honrada o por la buena fe. Parece que heredó del perulero de su padre, junto con sus hermanos, la idea de una supuesta nobleza, además de una ambición absorbente y del deseo de despojar de su dinero a los crédulos. El baúl de roble sellado del viejo campesino, que debía contener pruebas que asegurarían un título, una fortuna cuantiosa a sus herederos, y que sólo encerraba un ladrillo, pero que durante su existencia le había permitido conseguir algunos préstamos insignificantes de sus vecinos, no se apartó de la mente de "La grande Thérèse" cuya fértil imaginación fué gradualmente trazando un plan más grandioso.

Durante algún tiempo, Federico Humbert y su esposa vivieron en circunstancias humildes en París, ocupando un departamento de tres piezas en el último piso de una casa de la calle Provence. El marido, que había logrado doctorarse, ganaba modestamente la vida con su profesión, y durante varios años la existencia del matrimonio transcurrió tranquila y sin incidentes. De vez en cuando Federico interrogaba a su esposa de las cinco mil libras anuales que debía recibir de Mlle. Marcotte, pero ella siempre contestaba con evasivas. Teresa pertenecía ahora a la familia Humbert y era nuera del señor Gustavo, quien había sido nombrado Ministro de Justicia y, en consecuencia, dado un paso considerable hacia adelante. Pero, por desgracia, no tenía dinero.

Como los acreedores les acosaban en la calle Provence, se mudaron a otra casa en la calle Monge, donde la tranquilizadora historia de la mujer al almacenero local, cerca de lo que esperaba recibir de la propietaria del místico castillo de Marcotte, fundió muy pronto en la vecindad. Gra-

cias a ello la pareja vivió del crédito, durante bastante tiempo.

El mito del castillo de Marcotte resultó muy provechoso; pero como no existía prueba alguna tangible de su existencia, fuera de las seguridades de la maravillosa Teresa, estaba destinado a un pronto fracaso. Los comerciantes locales empezaron a preguntar en qué sitio estaba ubicado el castillo de Marcotte. Algunos escribieron al prefecto del Departamento, quien contestó que no conocía ninguna propiedad de ese nombre dentro de su jurisdicción. Algunas veces Teresa aseguraba a la gente que el castillo estaba ubicado cerca de Albi, y en otras ocasiones mencionaba a Carmaux y a Castres como las poblaciones más cercanas a él. Los acreedores se sentían confundidos y grandemente intrigados. Uno de ellos, que era natural de una aldea cerca de Castres, se dirigió a su hogar en las vacaciones del verano, y a su regreso declaró que no existía ninguna propiedad de ese nombre en el Tarn.



La Aviadora alemana Elly Beinhorn que hizo un raid al Africa donde anduvo perdida por varios días y por cuya suerte mucho se temió. Afortunadamente apareció después de la gira que se vió obligada a efectuar sobre el océano para capear un huracán.

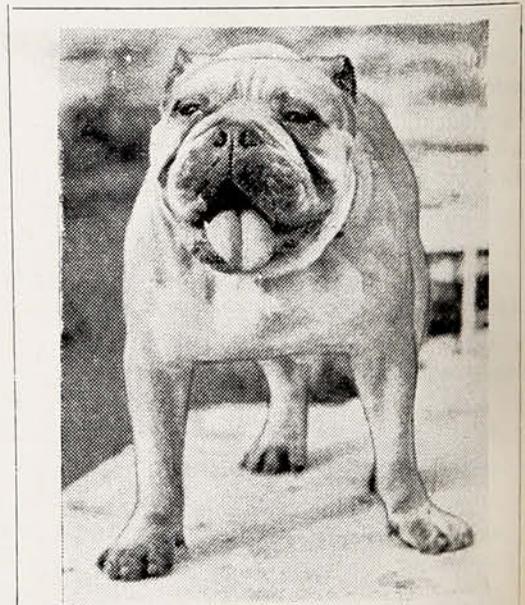
La pareja acabó por encontrarse en una situación complicada. Llovieron las amenazas de persecución judicial por estafa si las cuentas no eran pagadas, y las cosas se pusieron tan graves que Teresa se vió obligada a confesar a su marido que toda la historia no era más que una invención suya. Federico, muy alarmado, entrevistó a su padre, el Ministro de Justicia, y le dijo toda la verdad. Su Excelencia que no podía consentir el escándalo de que su hijo fuera detenido por estafa, pagó íntegramente las deudas con gran satisfacción de Teresa.

Pero la esposa de Federico no abandonó sus proyectos altamente ambiciosos. Recordaba siempre el baúl de roble sellado, que contenía un ladrillo. Durante tres o cuatro años maduró lentamente los planes que le permitirían engañar al público, pero en escala mucho mayor que la empleada por su padre, quien sólo obtenía algún dinero para beber. Al cabo de ese tiempo había estudiado detenidamente el carácter de la gente francesa. Sabía que las personas pertenecientes a los altos círculos financieros no podían ser engañadas sino a favor de un plan que les prometiera ganancias pingües, y si se mezclaba en el asunto una historia un tanto novelesca, el éxito sería más seguro. Más tarde se demostró en los tribunales que Federico Humbert no tenía la menor sospecha de que la fortuna de Mlle. Marcotte era una ficción hasta que su esposa le confesó la verdad, y que fué él quien imploró a su madre que salvara a la familia de la desgracia.

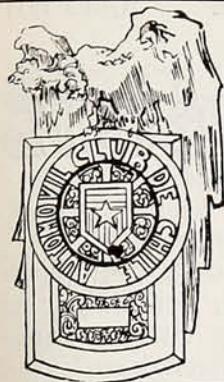
Algunos meses después de este episodio, en marzo de 1881, circularon rumores asombrosos en todo París, con la recomendación de que debía guardarse el secreto. Todas las noches la sociedad parisiense repetía en los salones la historia romántica que el ministro de Justicia, M. Humbert, había contado a sus amigos, revelándoles con cierto orgullo, que su hija política había sido la heroína de un episodio novelesco mientras viajaba en el ferrocarril de circunvalación, pues gracias a su valiente comportamiento nació un norteamericano completamente desconocido, habi heredado la suma de ochenta mil libras esterli-

nas. Su excelencia el ministro refirió el episodio en una comida dada en el Elíseo, en las casas de varios personajes de París, y en una de las embajadas. Dijo que la esposa de su hijo se había hecho dueña de una fortuna gracias a su valor y a su carácter simpático. El asunto empezó a comentarse rápidamente en todo París. Como todas las historias parecidas, las repeticiones no se redujeron a lo que se dijo al principio, sino que se adornó día tras día el caso con nuevos datos, precisamente como lo había calculado Teresa, hasta que toda la población empezó a hacer comentarios acerca de la fortuna misteriosa de la nuera de Su Excelencia.

Se presenta ahora el problema (que, por cierto, jamás se aclaró satisfactoriamente), de si el ministro de Justicia creyó en realidad el cuento, o si, con el fin de aumentar su figuración social, aceptó como cierta la historia contada por Teresa, aunque estaba convencido de que no era verdad. Estaba ya al tanto de la invención del castillo de Marcotte, y en consecuencia, parece increíble que siendo él un abogado de fama y capacidad, hubiera creído la historia extraña y romántica que le relató su imaginativa ex lavandera.



Ajax von Heringsdorf es el nombre de este famoso y genuino bull-dog inglés. Ha obtenido más de 40 premios en todas las exposiciones donde ha exhibido sus bellas cualidades raciales.



AUTO y TURISMO

REVISTA MENSUAL DE AUTOMOVILISMO (FUNDADA EN 1913)

Organo Oficial del Automóvil Club de Chile y de las Asociaciones de Automovilistas de Aconcagua, Bio-Bio, Colchagua, Cautin, Nuble Talca, Traiguén, Talcahuano, Victoria y Magallanes.

AVDA. DELICIAS 1171 — TELEFONO 80041 — CASILLA 3319

SUSCRIPCION ANUAL \$ 12.00 — AL EXTRANJERO US. \$ 2.00

AÑO XIII

SANTIAGO DE CHILE, JUNIO DE 1931

Núm. 190



En este número:

PAG.

El anuncio y la crisis	328
San Cristóbal	329
Sobre reparto de correspondencia	330
Los automóviles Singer	331
Un socio más	333
Gasolina ardiendo en oxígeno líquido como combustible de automóvil	335
El reglamento para ciclistas	336
Se amplian las franquicias	337
El uso del alcohol en la gasolina	337
Dos ideas geniales	338
El camión en la ciudad y en el campo	340
Desfile de coches antiguos	343
Primer concurso fotográfico	344
Carrera de motocicletas	346
Todo va contra el automovilista	348
La Carretera Internacional	350
Los neumáticos Kelly	353
Lo que opinan de Chile, los excursionistas del Automóvil Club Argentino	354
Actas de sesiones del A. C. de Ch.	357
Breve charla con Imperio Argentina	361
Marlene	362
Hollywood entre bastidores	363
La música y su historia	364
Audiciones musicales de la Universidad de Chile	365
Aumentan los vehículos motorizados	366
El E. S. Regulator	367
Para los que viajan al Sur	370
La destrucción de señales	372
Vea el tanque de vacío y el carburador	374
D. Maurice H. Flash	376
El viaje del Coronel Merino Benítez	380



EL ANUNCIO Y LA CRISIS



Hay un sinnúmero de comerciantes que piensan, que las épocas en que no se vende no se debe anunciar.

El craso error que cometen contribuye a disminuir sus ventas y evidencia una falta absoluta de conocimiento de las modernas prácticas comerciales.

El anuncio ha sido creado por el hombre para dar a conocer un producto o una firma y principalmente para influir en el aumento de las ventas.

La práctica americana en este sentido, ha demostrado que en épocas de bonanzas es menester anunciar en los diarios y revistas, porque la publicidad constituye la base del éxito, y el aviso, es tanto más necesario cuanto que mayores son las crisis y la paralización comercial en un país.

Anunciar cuando todo el mundo puede comprar, es obtener un porcentaje en mucho inferior a los beneficios que el aviso otorga cuando se publica en momentos en que pocos son los que compran.

Aquí, las cosas se miran con un criterio distinto, el público anuncia en épocas de bonanza y suprime la propaganda en estado de crisis financiera.

Anunciar es vender, y nunca falta quien compre cuando se vende una mercadería noble a un precio razonable. Pero esto, debe estar previamente en el espíritu del comerciante. Nunca falta quien compre, cualquiera que sea el estado financiero del público, porque siempre hay necesidades de toda índole que satisfacer.

Recurrir al anuncio de liquidaciones que no son efectivas, asegurar la venta de mercaderías a precios irrisorios por cierre de un comercio cuando ello no se efectúa, es cometer un error grave, ya que el público cansado de compro-

bar la falta de seriedad de las liquidaciones que se anuncian, termina por no creer al comerciante y éste, necesariamente tiene que desprestigiarse.

Los americanos que son maestros en materia de publicidad, recurren con más fuerza al anuncio por medio de la prensa, cuanto mayores son las crisis económicas de los centros donde de- sean colocar sus productos.

Otro error que los comerciantes cometen a menudo es el de recurrir a la rebaja de los precios de sus mercaderías, como un medio de atracción, lo que les cuesta siempre más caro que el anuncio por medio de los órganos de publicidad, y evidencia al público: o que el comerciante está en malas condiciones económicas y que vende su mercadería perdiendo dinero, o que anteriormente ha abusado de los precios, conformándose ahora con ganancias menores y más razonables. Este recurso les coloca en condiciones de inferioridad, porque es indudable que él que recurre a este extremo, se verá precisado a continuar vendiendo su mercadería a precios bajos, porque el comprador no acepta de buen grado un aumento inusitado en los precios, por artículos que ya se ha acostumbrado a adquirir relativamente baratos.

Hacemos estas reflexiones a los comerciantes serios, al mismo tiempo que ofrecemos nuestras páginas para su propaganda en la seguridad de que nuestro órgano, tiene asegurado su tiraje por ser órgano oficial de una Institución poderosa y no necesita recurrir a la promesa verbal de grandes tirajes que no se pueden comprobar seriamente.

El avisador de Auto y Turismo, invierte bien su dinero, porque sabe que miles de personas reciben esta publicación gratuitamente.

San Cristóbal

PATRONO DE LOS
AUTOMOVILISTAS

San Cristóbal es el Patrono de los Automovilistas. Compramos un coche y lo primero que hacemos es colocar su imagen en el interior del vehículo. Generalmente nos hacemos la idea de que bajo su tutelaje estamos libres de todo accidente.

A veces ocurre, no sabemos si por distracción del Santo o si por incredulidad del conductor que con la imagen y todo se producen unos choques formidables. Conocemos un socio que lleva en el interior de su vehículo una hermosa imagen de plata donada por su novia, y que hasta la fecha en dos años, sólo ha chocado catorce veces. A veces se queja de la falta de protección del patrono, aunque reconoce que los choques le cuestan muchos miles de pesos a las compañías de seguros, y otras, da gracias de haber escapado catorce veces con vida.

El caso es que San Cristóbal es un Santo que goza de las mayores simpatías generales. Todos sabemos que es el Patrono de los automovilistas, pero ignoramos por qué, o por lo menos hay una gran mayoría que no lo sabe.

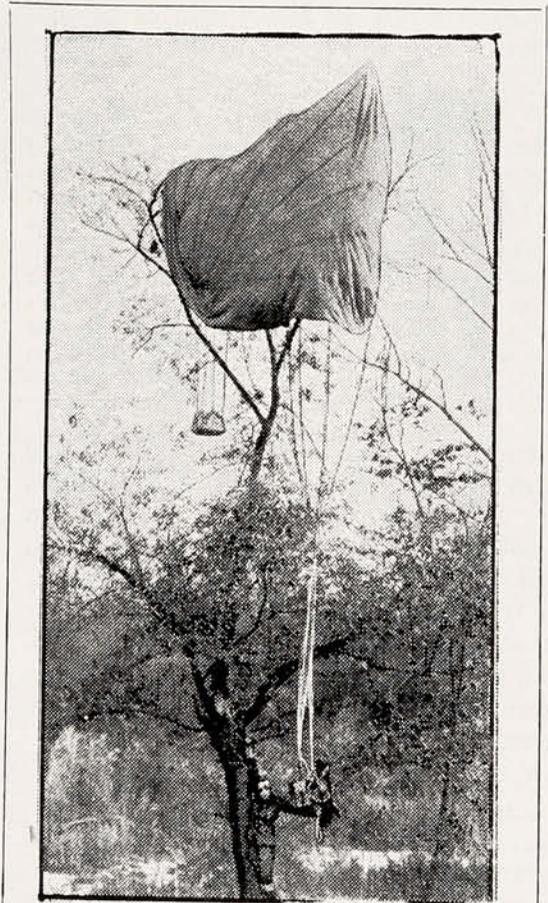
Justo es que los que se cobijan bajo su tutela conozcan un poco el origen de la fama de que goza.

Cristóforo, cuya traducción sería Porta Cristo, fué un mártir famoso en las leyendas antiguas. Se dice que nació en Siria o en Palestina y que fué bautizado por el Obispo de Antioquía, y que más tarde sufrió el martirio bajo el emperador Decio.

La tradición dice que tenía por lo menos cuatro metros de altura, y que ofreció sus servicios a Satanás, quien al verle entre los dedos la imagen de Cristo desapareció asustado. Entonces el gigante se dedicó a la busca del Salvador.

Recibió el bautizo y en penitencia de sus pecados se le ordenó que transportase sobre sus hombros a los viajeros

que quisieran cruzar el río a pie, y un día, se presentó un niño de corta edad, quien al montar sobre sus hombros, no obstante su fuerza considerable, casi aplasta al gigante. Este niño, no era otro que el Niño Jesús, quien ordenó al gigante que hincase su bastón en la tierra. Al día siguiente comprobó el Santo no sin sorpresa, que de su bastón había nacido una palmera cubierta de hojas y de dátiles. Este prodigio que determinó un considerable número de conversiones al catolicismo, originó también serias persecuciones de los infieles entre los que fué la primera víctima Cristóbal.



Una aviadora yanqui se lanzó desde un avión utilizando un paracaídas, pero con tan mal cálculo que vino a posarse sobre la copa de un árbol. Ella resultó ilesa.

SOBRE REPARTO DE CORRESPONDENCIA

En nuestro Boletín Semanal dimos a conocer algunas de las quejas formuladas por socios, por el reparto de la correspondencia del Club y al mismo tiempo de las gestiones realizadas para obtener del Correo un servicio más eficiente.

En contestación a esas quejas el Club ha recibido la siguiente comunicación:

Señor Presidente del Automóvil Club de Chile,
Señor.

Ampliando el contenido de la comunicación de esta Dirección General, de fecha 8 del mes en curso, a continuación me permito transcribir a Ud. el informe que sobre el denuncia que Ud. se sirve formular en carta de fecha 30 del mes ppdo., ha emitido el Jefe del Sector Postal de Santiago, a quien se le encomendó la investigación de la deficiencia por Ud. observada:

"Esta Jefatura ha consultado al señor Vasco de Larraachea, Jefe Ejecutivo del Automóvil Club de Chile, acerca del extravío de los ejemplares del Boletín de esa Institución, destinados a los señores Rahausen, Leoni y Fazzini, y las indagaciones efectuadas al respecto han dejado establecido lo siguiente:

"El ejemplar para el señor Stuardo Rahausen fué dirigido a Bandera 128, siendo la actual dirección del destinatario Agustinas 1136, cambio de que se tenía conocimiento, por lo que dicho

impreso fué correctamente entregado en las oficinas de la Compañía de Seguros que existe en el último de los domicilios señalados y donde actúa el destinatario, a cuyo poder no llegó, de modo que ha debido traspapelarse en esas oficinas.

"El señor Humberto Leoni, consultado al respecto, declaró haber recibido oportunamente en su domicilio de Vicuña Mackenna 725, el número que le estaba destinado, pero que se le había extraviado y por eso había solicitado nuevamente su envío.

"Por su parte, don Humberto Fazzini manifestó que no había recibido dicho Boletín, que venía dirigido a la Casilla 596, a donde se han enviado numerosas consultas sobre el particular, las que no han merecido respuesta. Dicho ejemplar no aparece en ninguna calidad en esta oficina.

"Se han dado estas explicaciones a la institución reclamante, que ha quedado satisfecha y se ha acordado la entrega por separado en esta Central de los ejemplares para la distribución urbana, a fin de llevar un control de ellos".

Estima esta Dirección General que en la forma en que se seguirá entregando los ejemplares del Boletín en cuestión, para su reparto por los carteros, no habrá motivo de extravíos.

Con todo, agradeceré a Ud. que se sirva poner en conocimiento de esta Dirección General cualquiera deficiencia que observe en el servicio, a objeto de adoptar de inmediato las medidas necesarias para ponerle término.

Saluda a Ud. atentamente,

MIGUEL A. PARRA
Jefe del Dpto. de Correos.

En todos los pueblos de la tierra se le presenta como a un gigante cuyos pies están metidos en el agua hasta los tobillos, pero en cuanto a su físico, si bien los griegos lo pintaron sin barba, los italianos le adjudicaron una pequeña sombra y los alemanes y franceses, le han colocado en las imágenes una abundante barba como símbolo de su fuerza asombrosa y quizá de su origen meridional.

En Francia, los automovilistas realizan para el día de San Cristóbal grandes peregrinaciones en que participan también motociclistas, ciclistas y hasta niños que conducen sus triciclos, y en la iglesia de San Cristóbal en Pa-

rís, hay una imagen en que se presenta al Santo ejerciendo su tutelaje sobre un hombre montado a caballo, un automovilista, un aviador, un navegante, un mecánico de ferrocarril y por último sobre un hombre que conduce una pesada carga.

En Cuba, se celebra el día del Santo con una brillante fiesta organizada por el Automóvil Club de Cuba, y en Chile..... en Chile sólo nos acordamos de San Cristóbal cuando chocamos y no lo llevamos dentro del auto, o cuando escapamos ilesos de un accidente....

N. B.— Un automovilista nos dice que ya no es San Cristóbal el Santo de los automovilistas, sino San Goloteo.....

LOS AUTOMOVILES SINGER

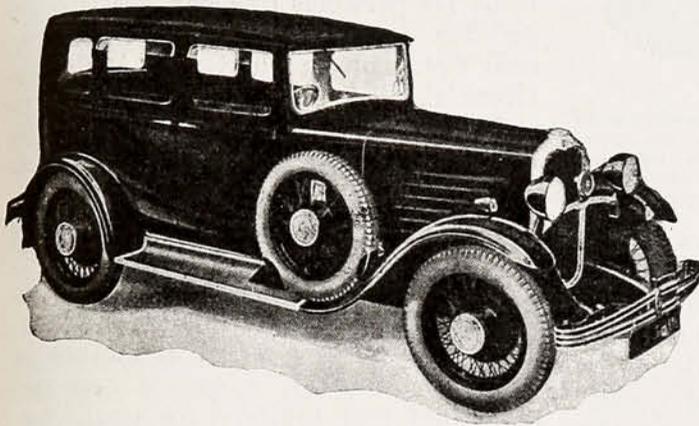
LLEGARAN A COMPETIR CON MERITOS PROPIOS EN EL MERCADO CHILENO

300 KILOMETROS CON 20 LITROS DE BENCINA. — CARACTERISTICAS INTERESANTES DE ESTOS AUTOMOVILES DE FABRICACION INGLESA

Es indudable que uno de los problemas más serios para el automovilismo en la actual época de crisis, no consiste en la adquisición sino en su mantenimiento. La tendencia americana, de

pecialmente en el mundo femenino por la individualidad y practicidad de estos cochecitos que no sufren las molestias del tráfico abigarrado.

La economía es hoy por hoy el principal factor para los compradores de automóviles. Cuando los sueldos han disminuído, o los trabajos han terminado y desaparecido los empleos, el hombre debe duplicar su actividad para vivir al menos en las mismas condiciones anteriores. Este problema lo solucionan en buena parte los constructores europeos de coches pequeños, que han llegado a producir verdaderas maravillas en cuanto a técnica y rendimiento.



Modelo cerrado "Singer" Super Seis, cuyas condiciones de economía y acabada presentación son también sus mejores características.

producir coches potentes, ya que en ese país la producción de petróleo permite su adquisición a precios bajos, contrasta notablemente con la tendencia europea, que siempre se ha especializado en la fabricación de coches económicos.

Esto hace, que con la crisis actual, que afecta parejo al mundo entero los automovilistas, o al menos el común de los propietarios, eche una mirada hacia los automóviles europeos que en los últimos años han avanzado a pasos agigantados en la construcción de automóviles de hermosas líneas, cómodos, potentes y sobre todo económicos.

Los coches pequeños tienen ahora una aceptación que no prevista hace dos años. En las grandes capitales se ha difundido el coche de escasa cilindrada no sólo entre el elemento de trabajo para quien el automóvil es indispensable, sino también para las clases adineradas, es-

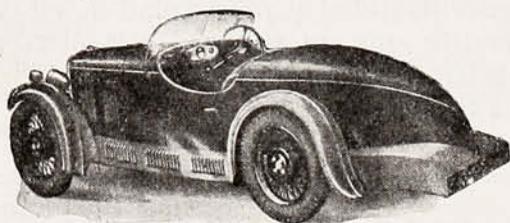
Coches que aseguran un rendimiento medio de quince kilómetros por litro y que ofrecen todas las ventajas de los automóviles modernos en cuanto a calidad de material, suavidad y velocidad, son los que ahora reclama el público siempre que mantengan la estética y presentación a que están habituados los compradores de ambas Américas sobre todo.

Uno de estos automóviles, fabricados especialmente para servicio activo constante, es el Singer, que anuncia como una primicia para dentro de pocos días más una firma conocida de Santiago.

Este vehículo inglés que podrá ser nuevo en Chile pero que es una vieja marca inglesa, rinde 300 kilómetros de marcha con veinte litros de gasolina. Es una verdadera hazaña de la técnica equiparar casi un automóvil con el ren-

dimiento de una motocicleta, y con el agregado de altas velocidades y marcha suave y segura.

Personas que han probado la marca en la reciente exposición británica de Buenos Aires, han quedado maravilladas de este diminuto vehículo que satisface una aspiración de una buena parte del público.



Voiturette "Singer", cuyas líneas y presentación impresionan gratamente al entendido. El motor rinde 300 kilómetros con 20 litros de gasolina. Cuatro cilindros. Cuatro velocidades adelante y una atrás. Frenos en las cuatro ruedas.

Y no se crea que la marca se reduce a un coche pequeño únicamente. Ofrece otros modelos de mayor tamaño y fuerza entre los que figuran algunos que desarrollan 200 kilómetros con 20 litros y una velocidad garantizada de 145 kilómetros por hora, lo que también es un record.

Nosotros hemos tenido oportunidad de conocer las impresiones que nos produce este automóvil, y creemos que por muchas razones ha de encontrar en Chile un mercado amplio.

Aparte de la garantía de fábrica por el coche, es de hacer notar detalles técnicos de importancia: cuatro marchas adelante y una hacia atrás, como cualquier coche de precio.

Motores de cuatro cilindros, los pequeños modelos de 8 H. P., y motores de seis cilindros los modelos de 15 H. P. existiendo un tipo intermedio de 10 H. P. con cuatro cilindros. Todos estos motores se caracterizan por la suavidad de marcha de motor a altas revoluciones que es su régimen normal y están equipados con frenos en las cuatro ruedas independientes los de mano con los de pie.

La carrocería de todos estos coches en sus modelos cerrados, está equipada con un sistema de techo corredizo

que hace sumamente agradables los viajes en días calurosos y todos los modelos vienen con auténtico cuero de tapizado que asegura una mayor duración.

Pero fuera de los detalles de presentación que satisfacen el ojo del profano, debemos referirnos al motor, perfectamente cerrado de estos diminutos coches, que poseen condiciones de marcha harto agradables.

Sabemos que antes de que estos automóviles lleguen al país, son numerosas las personas que han suscrito sus pedidos, conocedoras de las características favorables a que hemos hecho referencia.

Doce modelos diversos han de satisfacer los gustos y las necesidades de los clientes, que se empeñen en adquirir vehículos de precio reducido y de poco consumo.

Finalmente y a propósito de precio debemos decir que se nos ha informado que el Singer, estará al alcance de todos los bolsillos y que la casa importadora trae también un stock considerable de repuestos, por exigencia de la misma fábrica.



Las hermanas gemelas Zitenfeld, de nacionalidad yanqui han intentado atravesar a nado el Canal de la Mancha. Su primer intento fracasó.

UN SOCIO MÁS

SIRVASE LEER SEÑOR SOCIO

Nuestra Institución ha hecho en el mes de mayo un llamado a sus afiliados, y es evidente que este llamado ha tenido eco sólo en una parte pequeña de sus miembros.

Nos referimos a la circular remitida adjuntándoles una solicitud de socio para que cada uno se tome la pequeña molestia de enviar un nuevo socio. Quedan más de 1,400 miembros que han omitido cumplir con ese deber moral de contribuir con un socio más a aumentar el número de los miembros de nuestro Club.

No es que se busque aumentarlo para acrecentar el valor de las entradas en dinero. El espíritu de los directores, no es de acumular indefinidamente la cuotas de los socios. Persiguen acordarles el mayor número de franquicias posibles con la insignificante cantidad de diez pesos mensuales que abonan.

El Club constituye una necesidad.

La característica del Automóvil Club de Chile, le coloca en un plano distinto de las demás instituciones formadas por núcleos más o menos grandes de personas que buscan, ya sea lugares de sociabilidad o práctica de deportes.

En algunas Instituciones sociales, sus miembros sólo realizan gastos sin otro beneficio que el placer de la vida social en gratos ambientes, y en los de índole deportiva sus componentes satisfacen un anhelo de cultura física.

El Automóvil Club de Chile, rinde a sus socios ventajas prácticas mediante una cuota exigua que está al alcance de cualquier persona, cualquiera que sean sus actividades. Diez pesos mensuales no hace peso aún en los presupuestos más ajustados, y en cambio devuelven generalmente mu-

chas veces su valor en cualquiera de sus franquicias cada día más numerosas.

Servicio médico y dental.

Una de las aspiraciones del actual Directorio es ofrecer a sus afiliados el servicio médico y dental gratuito, o por lo menos en forma tal, que signifique a sus afiliados una economía del ochenta o más por ciento sobre los gastos que ordinariamente debería efectuar por asistencia médica en todas sus ramas y por servicios dentales.

Si bien se busca que este servicio resulte gratis para nuestros afiliados es de presumir que al Club ha de cos-



El patinaje sobre el hielo da la oportunidad a las patinadoras para mostrar su gracia y sangre fría. Chile es un país que reúne todas las condiciones para la práctica de este deporte.

tarle una buena cantidad, por mucha que sea la buena voluntad de los facultativos que quieran prestarse para realizar este anhelo, pues, también se entiende en normas generales, que todo servicio, para poder ser exigido, debe ser remunerado.

Mil seiscientos socios no permiten realizar este esfuerzo, y a ello tiende el llamado que recientemente se hizo a nuestros miembros en la circular que comentamos.

Servicio gratuito de panes.

Es también un anhelo llegar a ofrecer a nuestros socios el servicio gratuito de panes de automóviles, sobre todo en panes de fácil arreglo, ta-

les como reparación y cambio de ruedas pinchadas y desperfectos comunes de motores.

Este servicio también exige al Club un gasto mensual considerable, que no lo sería, si el número de socios fuese como se busca mayor.

Se busca que cada uno de nuestros afiliados que tenga un entorpecimiento común en la marcha de un automóvil, pueda recurrir gratuitamente a nuestra Institución y que sea atendido con prontitud y esmero.

Este problema no puede ser indiferente a nuestros asociados actuales.

- 5,000 socios.

Decir que el Club puede contar con 5,000 socios en Santiago no es sostener una utopía, ya que en nuestra Capital hay más de 10,000 automóviles en manos de particulares, entre los cuales, por lo menos 5,000 están en condiciones de ingresar a nuestra Institución, porque llenan las condiciones de respeto, moralidad y solvencia que nuestro Club exige.

Así, pues, si cada uno de nuestros miembros, dedica un porcentaje insignificante de sus actividades a buscar un socio nuevo entre sus amigos, en breve plazo se habría conseguido ofrecer una serie de importantes franquicias, que, en caso contrario, quedarán libradas al lento desarrollo de la Institución, a medida que el público aprecia y comprueba los beneficios que significa, estar afiliado al Automóvil Club de Chile.

Señor socio:

Por estas breves consideraciones conviene que Ud. dedique al bien del Club a que pertenece, un poco de atención y se preocupe por contribuir a enviar un socio más, satisfaciendo a la vez el deber moral que ha contraído al afiliarse a nuestra Institución, y haga circular Auto y Turismo entre los automovilistas no afiliados para que se compenetren de la vida activa y progresista de nuestro Club.



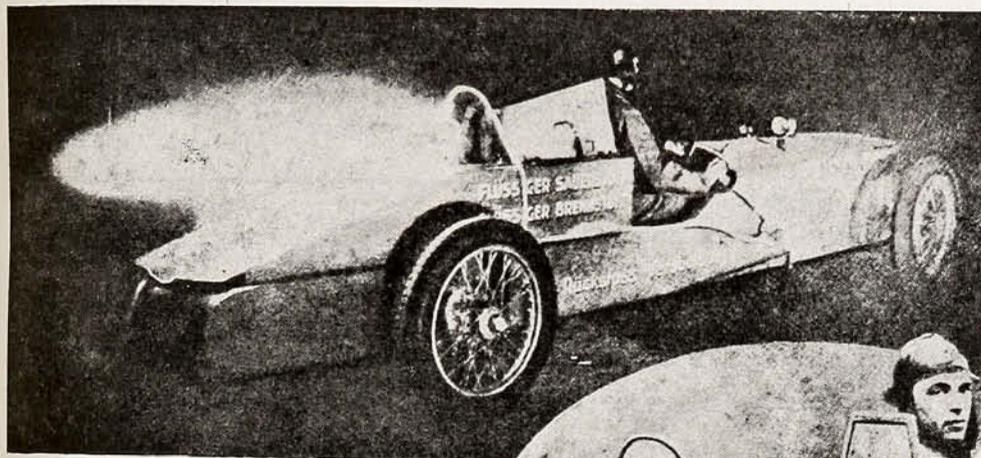
El Rey Haakon VII de Noruega ha celebrado recientemente el 25. aniversario de su entronizamiento. Sus deportes favoritos son los skies y el automóvil.

Gasolina ardiendo en oxígeno líquido como combustible de automóviles

COMO ENCONTRO LA MUERTE MAX VALIER

No hace mucho se llevó a efecto en Berlín, la atrevida prueba de guiar un automóvil con un terrorífico combustible: bencina ardiendo en oxígeno líquido habiendo obtenido un éxito re-

cidieron por fin con una mezcla de combustible líquido, bencina con oxígeno líquido — que mantienen la combustión más violenta que es posible imaginar.



He aquí el extraño carro que usando oxígeno líquido como combustible causó la muerte a Max Valier. Este original automóvil alcanzó en su primera prueba una velocidad de 90 kilómetros por hora. En el óvalo vemos a Valier al empezar la segunda prueba que le costó la vida. Nótese el original mecanismo y tubo por donde brota la llama que da al carro una fuerza aproximada de 200 H. P.

sonante. Poco después, uno de los inventores perdió la vida al tratar de repetir la hazaña.

El doctor Paul Heylandt, experto en las propiedades del oxígeno líquido y Max Valier, constructor de automóviles cohetes, se afiliaron con el objeto de construir algo que fuera más que una nueva clase de automóvil. Buscaban un combustible concentrado de peso ligero, que pudiera elevar un aeroplano a gran altura sobre el Atlántico, o impulsar un proyectil hasta la luna. Ya los cohetes de pólvora han probado su incapacidad, toda vez que se inflaman a los pocos segundos. Y por último, después de mucho buscar, se de-

Una vez terminado el carro, puede decirse, que era a la vez un horno y un refrigerador. Uno de los dos estanques (que se supe de oxígeno líquido por medio de un raro procedimiento, como se puede ver en la foto) conserva el oxígeno frío, a muchos grados bajo cero, con el objeto de mantenerlo en estado líquido. Otro tanque guarda el combustible, gasolina, bencina, aceite, o espíritus metílicos. El mecanismo es sumamente interesante: cuando el "driver" abre una válvula, el oxígeno y el combustible fluyen al "motor" por medio de tubos separados, muy pequeños. Entonces, los gases se encienden y una llama de seis pies de largo brota del tu-

EL REGLAMENTO PARA CICLISTAS

El Automóvil Club de Chile hizo oportunamente gestiones para obtenerse reglamentase el tránsito de bicicletas en las calles céntricas de nuestra ciudad, ya que se había comprobado que con frecuencia un crecido número de accidentes se producían por la anarquía de los ciclistas para quienes no rezaban las ordenanzas de la circulación.

Las autoridades atentas a ese pedido, acordaron formar una comisión de la que dimos cuenta en oportunidad también, formando parte de ella el Sr. Director de Tránsito y el Presidente del A. C. de Chile, la que tuvo a su cargo el estudio de los reglamentos a que deberían ajustarse los señores ciclistas. Ese reglamento ha sido aprobado por la Junta de Alcaldes y con ello se hace un positivo beneficio al tránsito público.

Los conductores de bicicletas tendrán que ir provistos de una tarjeta permiso especial y carnet de identidad, y los menores de quince años no podrán circular en el radio comprendi-

do entre Delicias, Mapocho, San Antonio y Morandé.

Otra serie de oportunas disposiciones han sido adoptada y es de pensar que con estas medidas los accidentes disminuirán considerablemente, aunque muchos de ellos se producen por el hábito de marchar en bicicleta sin llevar las manos en el manubrio, o conduciendo paquetes, o descuidadamente, todo lo que ha sido contemplado dentro de lo posible en la nueva reglamentación.

Estímulos para el éxito

La **NECESIDAD**, es uno de ellos; de ella nace la ambición, porque engendra el deseo de hacer algo.

El joven o el hombre espoleado por la **NECESIDAD** y **LA AMBICION**, trabaja más que el que tiene por delante un camino fácil, y después, cuando la necesidad y la ambición han perdido el aguijón, el **HABITO** del trabajo le hace perseverar con éxito.

bo, con un rugido ensordecedor. Este rebufo impulsa al carro con una fuerza aproximadamente de 200 caballos.

En la prueba preliminar ocurrió un nefasto incidente por motivo de haberse calentado demasiado la mezcla de los gases. Instantáneamente, el "motor" de un acero fortísimo se derritió como si hubiera sido un pedacito de hielo. Valier después lo reemplazó por otro de mejor construcción.

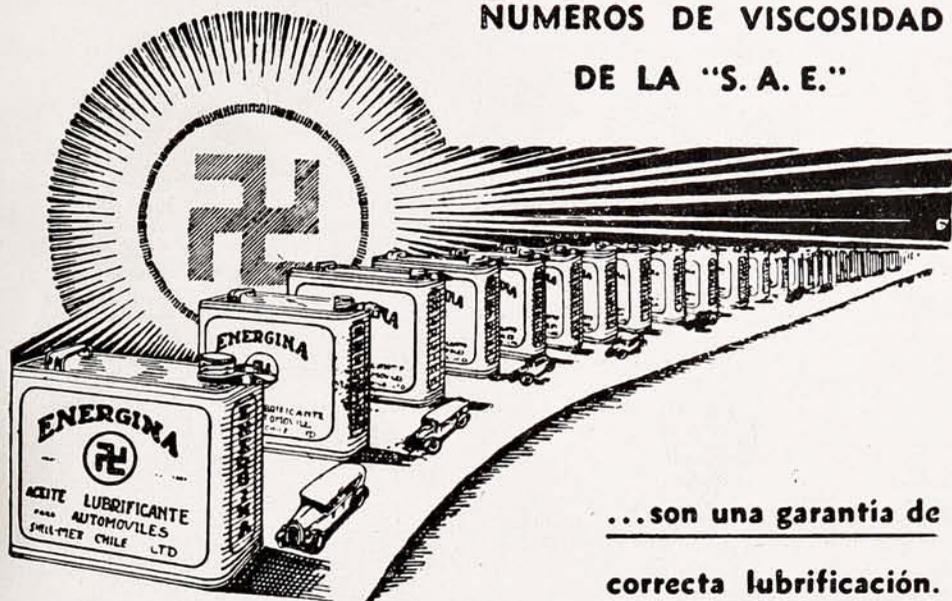
En esta primera prueba el carro rodeó el aeropuerto Tempelhof, cerca de Berlín 7 veces a una velocidad de 144 kilómetros por hora. A esta velocidad Valier demostró que él podía reducir la velocidad del carro y pararlo cuando quisiera, cosa que era imposible con los

carros-cohetes que había construido anteriormente, los cuales tenían que mantenerse en marcha hasta que se quemasen todos los cohetes.

Mientras que Valier preparaba el carro para hacer una prueba con aceite como combustible, aconteció algo horrible de narrar. Probablemente el humo de los gases se escapó de sus correspondientes tanques, mezclándose con el oxígeno y causando una explosión, que lanzó al infortunado Valier a más de 20 pies del lugar. Valier murió antes de llegar al hospital.

A pesar de esta horrible experiencia, el Dr. Heylandt cree en la posibilidad científica de guiar vehículos por medio de este sistema.

LOS ACEITES "ENERGINA" SE AJUSTAN A LOS
 NUMEROS DE VISCOSIDAD
 DE LA "S. A. E."



...son una garantía de
correcta lubricación.

Los tipos de Aceite "Energina" que corresponden a los números de viscosidad de la "S. A. E.":

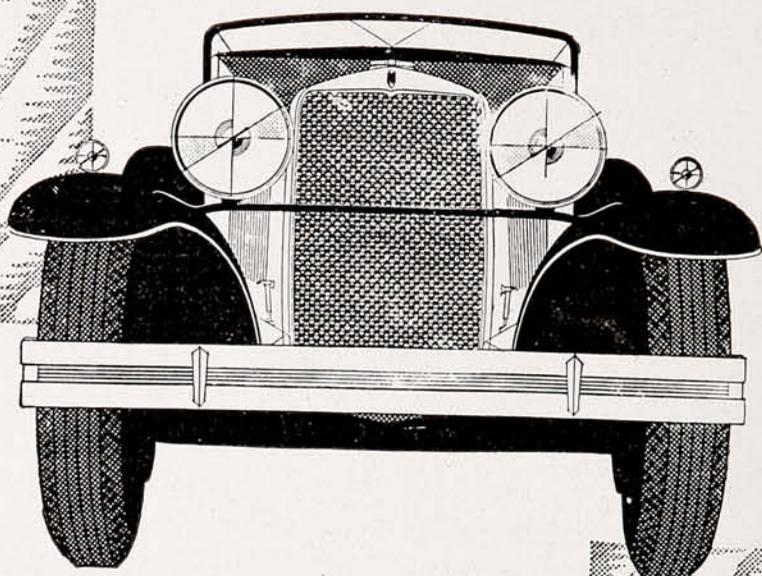
S. A. E. N.º 10	Energina "A"
" 20	" "B"
" 30	" "C"
" 40	" "D"
" 50	" "E"
" 60	" "F"

LUBRIFICANDO con Aceite "ENERGINA" usted emplea el lubricante más adecuado para su máquina, pues se guía por las indicaciones de la más alta autoridad mundial en mecánica automovilística: la S. A. E. (Society of Automotive Engineers).

Vea el tipo de aceite que recomienda la Tabla "ENERGINA" para su automóvil, ella está confeccionada a base de las indicaciones de la S. A. E.

ACEITE ENERGINA

SHELL MEX CHILE LIMITED



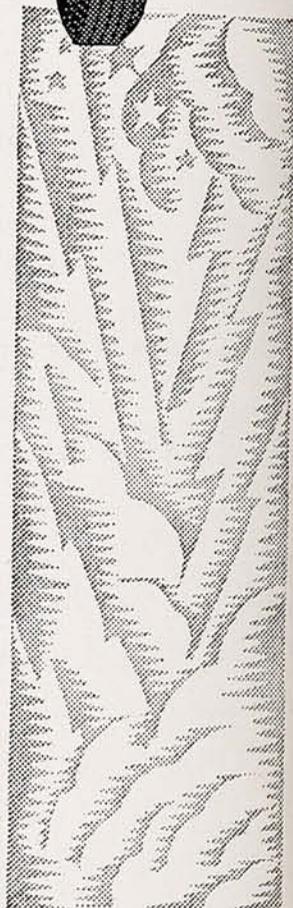
**Rebosa en detalles de coches de
alto precio—pero su precio
es más bajo**

TAL vez usted ponga cierto límite al lujo, a la calidad y a la fuerza asequibles en los automóviles de seis cilindros; pero este hermoso Hupmobile excede con mucho ese límite.

Siéntalo deslizarse suavemente a más de 100 km. por hora, cuesta arriba y cuesta abajo; advierta la celeridad con que se lanza al echarlo a correr y, sobre todo, la estabilidad de su marcha. Todas éstas son cualidades de coches de alto precio que felizmente Hupmobile ha logrado poner al alcance de los compradores de automóviles de precio módico.

Su motor, admirablemente mejorado, está completamente aislado del chasis por medio de cuatro monturas de caucho. Los largos muelles combinados con un juego completo de amortiguadores hidráulicos y neumáticos más gruesos aseguran la tranquilidad de los ocupantes. Su aspecto moderno y distinguido, típico de Hupmobile, llama la atención en todas partes.

No deje usted de probar este nuevo Hupmobile, pues únicamente así podrá apreciar en debida forma el valor extraordinario que ofrece por su precio.



HUPMOBILE

SIMON Hnos. Ltda. DELICIAS 2114
SANTIAGO

Se amplian las franquicias

DECRETO N.º 162 SOBRE INFRACCIONES DE TRANSITO

Con fecha próxima, la Prefectura de Santiago, acordó acceder a la petición formulada por el Automóvil Club de Chile, en el sentido de ampliar las franquicias que acuerda el decreto N.º 162 del 25 de enero del año pasado, sobre las infracciones de tránsito cometidas por nuestros socios.

Como podrá verse por la transcripción que hacemos del referido decreto, esas franquicias son válidas para el automóvil del socio que lleve la insignia del Club, con lo que se obtiene que los coches manejados por otras personas que los mismos socios, tengan el beneficio que acuerda el mencionado decreto.

Es de recordar a nuestros afiliados, que deben preocuparse mucho de entregar su vehículo a personas serias, porque siempre la responsabilidad recae sobre el socio en lo que respecta a las infracciones, y es menester evitar en toda forma los abusos que podrían

producirse por entregar el vehículo a personas incapacitadas de mantener el concepto de respeto que se debe a las autoridades y las ordenanzas que de ella emanen.

El decreto a que hacemos referencia dice:

“Vista la petición formulada por el Automóvil Club de Chile y lo manifestado por el Departamento del Tránsito en oficio N.º 289, de 22-V-931 y considerando las disposiciones contenidas en el Decreto O. S. 1 N.º 162 de 25-I-30 (Boletín Oficial, N.º 137, pág. 3613) se amplian las facilidades ordenadas dar a los socios del Automóvil Club de Chile, en la siguiente forma: En lo sucesivo, el personal de Carabineros no procederá a retirar los documentos a los conductores de los vehículos que poseen la insignia del Automóvil Club de Chile, haciéndose extensiva al coche las garantías de que gozan los socios de la mencionada Institución, sea que manejen ellos o sus choferes, extendiéndose los denuncios a nombre de los dueños de los coches, salvo el caso de que se tratara de choques graves, atropellos en que hubiere lesiones o infracciones por exceso de velocidad, en cuyo caso se hará a nombre del respectivo conductor”.

EL USO DEL ALCOHOL EN LA GASOLINA

En nuestro número de marzo, hicimos una amplia publicación referente al uso del alcohol en los carburantes de automóviles, tema que en la actualidad se trata en la Cámara.

Coincide la mayoría de los legisladores, con la tesis que sostuvo Auto y Turismo al referirse al tema, y muy especialmente, el Sr. Eleazar Lezaeta, quien con la autoridad de su preparación ha hecho publicaciones que lamentamos no reproducir por la falta de espacio, defendiendo el proyecto.

El uso del alcohol en los motores a explosión, está generalizado en Europa en muchas naciones, que han velado por el progreso de sus industrias y su aplicación en Chile no ten-

dria nada de novedoso ni constituiría un ensayo.

Se trata con ello de salvar la industria vitivinícola que se encuentra en una crisis harto difícil de solucionar, y todo cuanto se haga en su beneficio sin perjuicio a terceros está justificado.

Creemos que el alcohol no perjudica a los motores por las razones que dimos a conocer en el número de referencia y suponemos que la ley quedará definitivamente aprobada en las Cámaras.

Para el próximo número, daremos a conocer la opinión del Sr. Lezaeta a este respecto, dada la forma técnica en que trata el tema, que servirá a la vez para ilustrar el criterio de muchos automovilistas.

Dos ideas geniales

El señor García y el tránsito

En números anteriores hemos demostrado como el Secretario del Automóvil Club de Chile traduce automáticamente al papel, las ideas que le sugie-

de trazos el papel, que luego al finalizar la sesión abandona distraidamente sobre su carpeta.

Es indudable que uno de sus dibujos constituye una idea práctica para evitar muchas dificultades de tránsito y sobre todo, para alargar la vida de los automovilistas, que de común se acorta involuntariamente con las rabietas que nos producen los carabineros abusadores o los indiferentes.

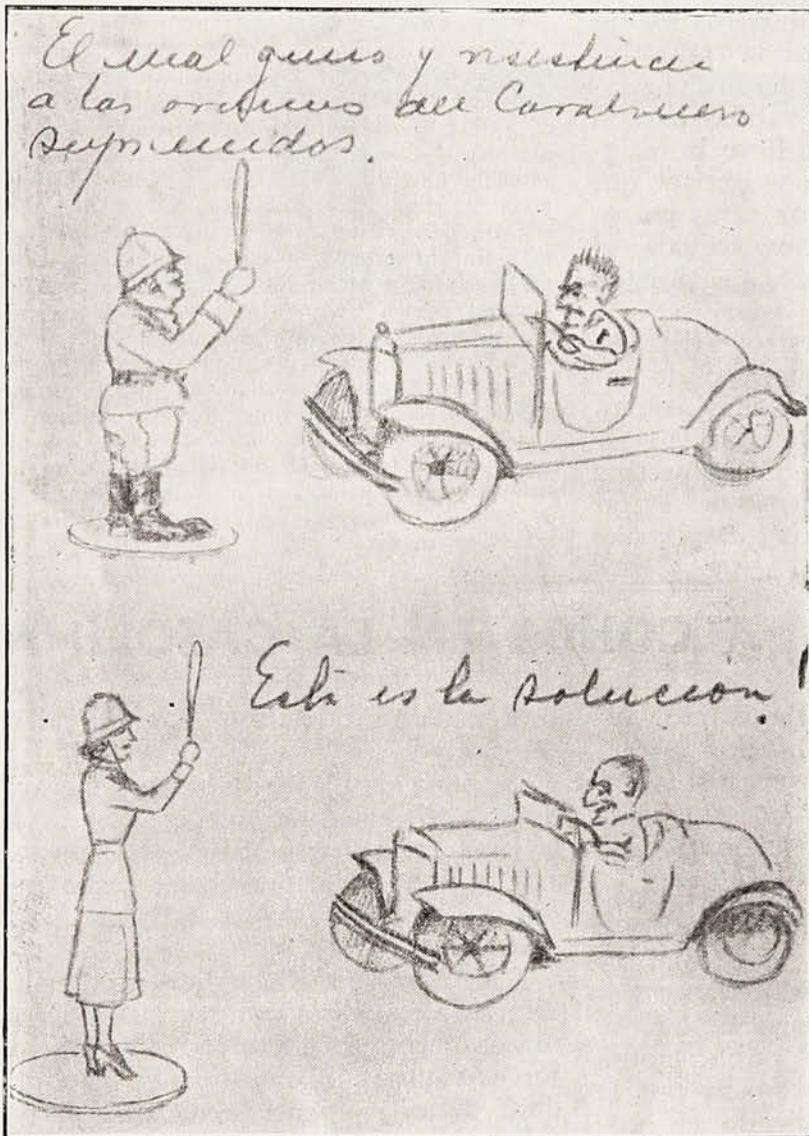
El Sr. García ha inventado "la carabinera de Tránsito" elemento indispensable e insustituible para disminuir el vértigo de las velocidades, y la fobia que se desarrolla entre los automovilistas por todo lo que signifique una dificultad en su marcha, interpuesta en forma casculina.

¿Quién resiste una orden de detención dada por una "carabinera que sea al menos una expresión femenina de refinado buen gusto?"

¿Quién se negaría

a ir preso y a pagar un parte por manejo descuidado, exceso de velocidad y otras "pequeñeces", cuando sea una voz femenina la que con dulzura de miel nos notifica de la infracción?

Es indudable que las autoridades no



re la discusión de algunos temas en el seno del Directorio.

Casi podríamos decir que mientras realiza sus funciones de Director-Secretario su mano, bajo la influencia de otro cerebro independiente va llenando

han meditado este interesante problema que el Sr. García ha solucionado en dos trazos de su lápiz.

resoluciones sin protestar, y lo bastante bonitas como para que todo el mundo pague con un grato y acariciador cosquilleo promisor de esperanzas color de rosa, las multas en que hayan incurrido.



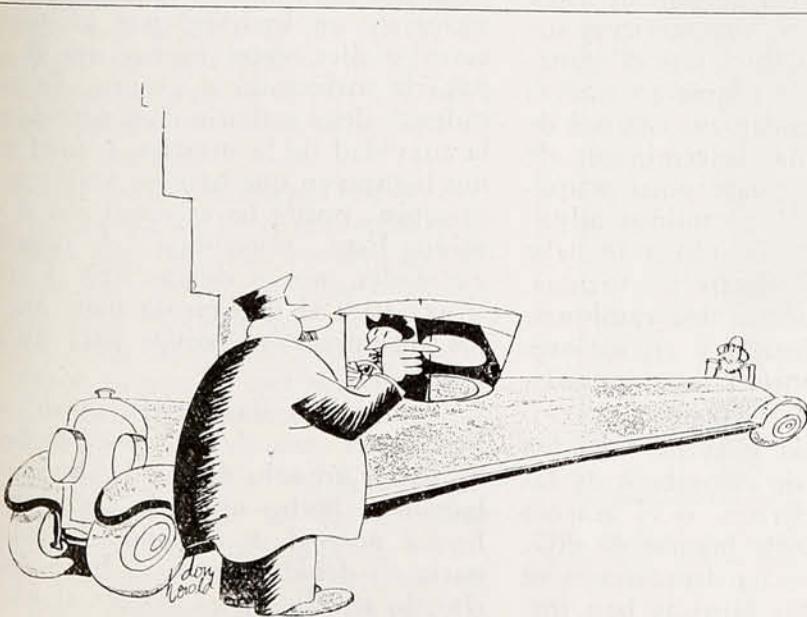
“La carabinera de Tránsito”... atrayente como para detener al más atropellador con una mirada... ¡¡¡qué invención más oportuna la del Sr. García!!!

Otra idea no menos exacta, es la que produce la lectura de

No se trata de policewomen, como las que en Londres han hecho su aparición. No se trata de mujeres tipo sufraguista, que vistiendo el casco y las jinetas, estén premunidas de autoridad. El Sr. García ha encontrado la grata solución del problema con carabineras jóvenes y bonitas, lo bastante jóvenes como para que hasta los ancianos conductores rabiosos y biliosos, acaten sus

una buena revista, que el caricaturista ha traducido en el papel. Naturalmente que lo ha hecho, para captarse nuestras mutuas e inconmensurables simpatías: se ha referido a “Auto y Turismo”.

Para nuestro número próximo cometeremos una indiscreción de importancia con la publicidad de otros dibujos que hemos encontrado en el canastillo de los papeles.



El Guardián.—
¿Por qué Ud. anda en un automóvil tan largo?

El Automovilista.— Porque me cargan las mujeres; esa es mi novia.

EL CAMION EN LA CIUDAD Y EN EL CAMPO

SU DIFUSION EN CHILE Y LOS BENEFICIOS QUE APORTAN SUS SERVICIOS

El Camión, ha desalojado por completo en nuestra Capital, los legendarios carretones de la época colonial. Si es o ha ocurrido en centros de gran actividad comercial, es indudable que se debe a la eficiencia de sus servicios y al mayor beneficio pecuniario que produce a sus propietarios.

Igual cosa está ocurriendo en los servicios de granja, chacarería y demás actividades de los fundos, cercanos o lejanos de Santiago. Se impone sobre la carreta, a medida que los caminos mejoran sus condiciones.

Este fenómeno evidencia, que con el uso del camión, se gana más, y mejor que con cualquier otro sistema de carga. Es el mismo fenómeno del automóvil, usado como elemento de trabajo.

Es fácil observar como la mejor prueba de la eficacia del uso de la tracción motorizada, para el transporte de cargas, que el camión está compitiendo con éxito con los ferrocarriles, y que los propietarios de uno de estos vehículos, que hacen sus servicios cobrando sumas razonables por el transporte, a poco andar adquieren nuevas maquinarias y extienden sus campos de actividad. El desfile interminable de carretones que hasta hace poco ocupaban por completo los caminos adyacentes a Santiago, trayendo a la urbe el producto de las chacarerías vecinas, ha cedido el terreno a los camiones, que en menor tiempo y en mejores condiciones, transportan la carga delicada a los centros de consumo.

Los trabajos más pesados, ya sea para el transporte de escombros de las construcciones modernas, o el acarreo de arena y ripio desde lugares de difícil acceso, el camión ha demostrado su eficiencia, porque las fábricas han impuesto un modelo para cada servicio,

y nada digamos del uso de las góndolas, en que se emplean chasis de camiones especialmente diseñados para estos servicios, que compiten también con los tranvías en su extensa red actual.

Todo esto demuestra, que el camión, es un elemento indispensable en la vida moderna, y que si muchos industriales o dueños de fundos no lo usan aún, se debe exclusivamente a que no han querido hacer los cálculos comparativos entre el costo y mantención de un camión, y lo que les significa, mantener los servicios de tracción a sangre, que tiene entre otros graves, el principal inconveniente de originar gastos mientras no prestan servicios.

El camión en los servicios rurales.

La práctica ha demostrado, que el uso del camión impone economías apreciables en los servicios rurales. Así por ejemplo, el dueño de fundo que envía a larga distancia sus productos, paga por cada unidad de carga, los servicios de un hombre, por un tiempo cinco o diez veces mayor que el que pagaría utilizando el camión. Su mercadería, llega a destino sin pérdida por la suavidad de la marcha, y en el mismo tiempo en que hace un viaje con un carretón, puede hacer cinco con el camión. Este porcentaje de pequeñas utilidades, no es despreciable y constituye para el que piensa bien, uno de los argumentos decisivos para su adquisición.

Como dato ilustrativo, puede consignarse el caso, de que hasta la fecha, no existe un sólo dueño de fundo, que habiendo hecho uso de camiones en forma normal, y cuidando la maquinaria en debida forma, se haya deshecho de aquellos para volver al uso de la carreta.

El resurgimiento a la vida activa de los fundos alejados de Santiago más que al ferrocarril, se debe al camión. En efecto, los que están situados a considerable distancia de las líneas férreas, y aún los que están cercanos a las estaciones ferroviarias, pero que tienen buen camino hacia Santiago por ejemplo, pueden hacer llegar a la Capital sus productos rápidamente, y sobre todo, están en condiciones de eliminar los gastos de descarga y traslado a destino con la ventaja de regresar en el día a sus propiedades sin mayores molestias.

Poco a poco los dueños de fundos, comprenden la utilidad del servicio motorizado, y al fácil transporte de su mercadería, agregan la utilidad de mayores extensiones cultivadas, que les permiten, no sólo aumentar sus utilidades, sino también, pagar con creces el valor de la adquisición.

Servicio de transportes.

Son centenares, los dueños de camiones que en competencia con el Ferrocarril, transportan carga a trato, desde largas distancias. En la actualidad el camión compite con éxito con el ferrocarril, desde Valparaíso a Santiago por ejemplo. Las rebajas de las tarifas ferroviarias, son una prueba de ello, en todos aquellos puntos donde el buen camino permite el tránsito fácil de vehículos pesados.

Es más, en la actualidad, hay un crecido porcentaje de casas comerciales de Santiago, que utilizan exclusivamente los servicios de carga con vehículos motorizados, no sólo porque la mercadería viaja asegurada, sino porque en menor tiempo y con menores molestias y gastos, la tienen en su propio domicilio.

Para ilustrar mejor el criterio del público, diremos que se ha formado recientemente una compañía de transportes mecánicos, que abarca en sus servicios, las distancias comprendidas entre Los Andes, Valparaíso, San An-

tonio, Santiago y San Fernando, este último punto distante de Santiago 142 kilómetros, lo que evidencia hasta que punto está en condiciones de luchar el camión con el riel.

Un caso reciente, sobre servicios públicos, es una prueba de la eficiencia de la tracción mecánica. La empresa de tranvías a San Bernardo ha solicitado la autorización para levantar sus rieles, en vista de la imposibilidad de competir con los servicios de góndolas establecidos en la actualidad.

Un modelo para cada servicio.

Los fabricantes americanos y europeos, han llegado a fabricar un modelo especial para cada servicio, y han llegado a producir unidades a un precio no sospechado años atrás. Desde



Mr. Tardieu ex-Premier de Francia pasa una temporada de invierno en Suiza, dedicado a los deportes de invierno y a las excursiones por la nieve.

los pequeños camiones de carga no mayor de mil kilos, hasta aquellos de cuatro o seis mil, son construídos en condiciones tales, que permiten a su dueño un uso constante durante muchos miles de kilómetros de recorrido.

Así los vemos, transportando pesadas cargas para construcciones, o minerales desde lejanas distancias, como en el reparto diario del pan y de la carne, y sin duda estos últimos, por la cantidad de pequeños recorridos que deben realizar, origina un gasto mayor de combustible, que la rapidez de los servicios paga con creces, toda vez que contribuye a la atención de mayor clientela.

Economías efectivas.

El que hace uso de la tracción a sangre, tiene un cálculo fácil que realiza, para comprender que el uso del vehículo motorizado importa una econo-

mía evidente. En efecto, un dueño de carretas, necesita un término medio de tres de ellas, para realizar en el mismo tiempo el servicio de un camión bien cuidado. Por lo tanto, aparte de que necesita un minimum de ocho animales en servicio, para atender los de recambio diario, tienen por lo general que mantener otros tantos, durante el período de engorde, para tener elementos de trabajo en el cambio de temporada. Aparte de esto necesita constantemente de tres hombres para el cuidado de las carretas en el camino. El camión, sólo exige un chauffeur, y mientras está parado no ocasiona gastos de ninguna especie. Calcular esta diferencia de gastos, es el mejor argumento en favor del camión, aparte de que día a día, las patentes para estos últimos, son inferiores que las de los carretones, que destruyen considerablemente los caminos.

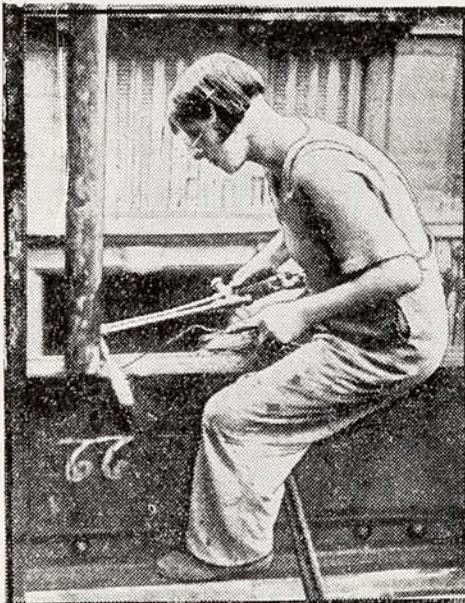
Los servicios de granja.

Las granjas, se han multiplicado entre nosotros, a medida que los caminos han permitido la difusión de los vehículos motorizados. La avicultura, la apicultura, y demás productos de la granja moderna, necesitan un transporte rápido y barato a los centros de consumo. Hasta hace poco, una granja alejada treinta kilómetros de una línea férrea, no tenía vida. En la actualidad, aún la leche, de por sí delicada para el transporte, llega a Santiago en camiones livianos, y permite su venta a precios considerablemente beneficiosos para el productor.

Habría argumento sobrado, en favor del camión, si no fuera que no queremos cansar la atención del lector, para evidenciar que el camión es un factor de progreso para su dueño, si lo adquiere para trabajarlo razonablemente.

Solicite una demostración a cualquier importador, con el modelo que Ud. desee y la práctica le convencerá de su utilidad.

Asociación de Importadores de Automóviles y Anexos.



Mademoiselle Diana Bahire de 19 años de edad es la primera mujer en el mundo que se ocupa de la soldadura autógena. Actualmente trabaja en una construcción de fierro en París con sus anteojos negros especiales y maneja sus herramientas con suma maestría sin importarle los peligros a que se expone por trabajar en andamios de gran altura. El edificio en construcción pertenece a una importante Compañía fabricante de automóviles.

DESFILE DE COCHES ANTIGUOS

PODRIA ORGANIZARSE PARA LA PRIMAVERA PROXIMA

Es posible que este año de acuerdo a la resolución adoptada el año pasado, se organice nuevamente un certamen de elegancia femenina que sea al mismo tiempo un concurso de elegancia automovilística.



Un "poderoso" Benz de 24 años de edad que circuló en las calles de Berlín en una reciente fiesta del automovilismo, y posiblemente también tendría competidores con los que aún existen entre nosotros.

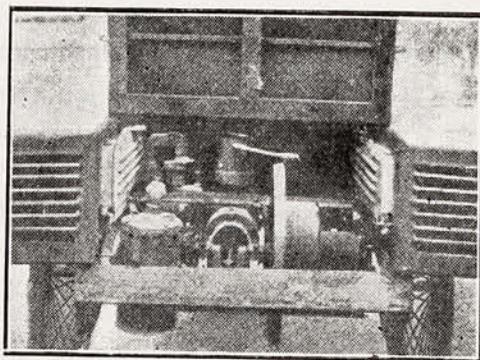
Creemos que como número de interés nuestra Institución podría ofrecer al público la oportunidad de cotejar los coches de tipo antiguo que todavía existen abandonados en algunos garages, adjudicando premios a los vencedores que, por su presentación y funcionamiento y al mismo tiempo por su "edad", evidencien que están en condiciones de caminar al lado de los lujosos automóviles modernos.

Estamos seguros que la idea tendría una buena acogida en el público y aún en las firmas importadoras de automóviles porque sería posible eviden-

ciar prácticamente el enorme progreso realizado por la industria.

Los concursos similares que en oportunidades diversas se han efectuado en otras ciudades ha despertado considerablemente la atención del público. Como no va a ser interesante ver desfilar esos antiguos aparatos que constituyeron en su tiempo la admiración del público y el sumun de la elegancia, transitando al lado de los poderosos automóviles de refinado buen gusto en los que lucen sus siluetas nuestras damas elegantes de ahora.

Faltan algunos meses para la fecha en que se había fijado celebrar anualmente la fiesta del automóvil y sería oportuno contemplar la idea con anticipación a fin de que sus poseedores puedan prepararlos e interesarse por obtener los premios que deberían ofrecerse, ya que su exhibición originaría a los dueños desembolsos de alguna consideración.



El motor del Benz colocado en la parte posterior, tal como en la actualidad lo hace la tendencia moderna...

PRIMER CONCURSO FOTOGRAFICO

ORGANIZADO POR LA

REVISTA "AUTO Y TURISMO"

Y AUSPICIADO POR EL "AUTOMOVIL CLUB DE CHILE"

El Concurso es sólo para AFICIONADOS RESIDENTES EN CHILE, entendiéndose que quedan expresamente excluidos los profesionales.

Las fotografías deberán ser EXCLUSIVAMENTE de Chile.

Los trabajos serán expuestos en los Salones del Automóvil Club de Chile, Av. Delicias 1171 durante todo el mes de agosto próximo, y los premios en las vitrinas de una de las principales casas comerciales del centro.

El Jurado para discernir los premios está compuesto por las siguientes personas:

- Sr. Jorge Cruz P., Director del Automóvil Club de Chile;
- Sr. Vasco de Larraechea, Jefe Ejecutivo del Automóvil Club de Chile;
- Sr. Pablo Vidor, Director del Museo de Bellas Artes;
- Sr. Alejandro Gumucio V., Director de "Auto y Turismo";
- Sr. Abel Castañer;
- Sr. Oscar Vásquez;
- Sr. Jorge Sauré;
- Sr. Mariano Latorre;
- Sr. Luis S. Bates, como Secretario General del Concurso.

El Jurado se reserva el derecho de revisar previamente las fotografías que se presenten y rechazar las que considere que no corresponden a las bases del Concurso. Su fallo será inapelable y será dado dentro de los primeros cinco días del mes de agosto próximo. El Jurado podrá sesionar con la mayoría de sus miembros.

BASES GENERALES

Las fotografías serán clasificadas de acuerdo con los siguientes grupos:

GRUPO 1.—Fotografías de caminos y obras de arte camineras.

GRUPO 2.—Paisajes de la cordillera y del mar, vistas del campo y de costumbres típicas chilenas y en general toda fotografía de la naturaleza.

GRUPO 3.—Fotografías de viajes automovilísticos que demuestren la alegría de la concurrencia.

GRUPO 4.—Detalles arquitectónicos antiguos de Chile de interés para el excursionismo.

GRUPO 5.—Instantáneas de interés automovilístico de deportes de invierno y de aviación.

GRUPO 6.—Fotografías de costumbres, escenas callejeras y de paisajes de Chile tomadas anteriormente al Siglo XX y que sean de interés para la historia y el arte.

El comercio se ha demostrado generoso para donar premios, cuyo detalle daremos en la próxima edición de "Auto y Turismo", advirtiéndose que cada uno de los grupos tendrá opción a varios premios.

Los premios serán los siguientes:

GRAN PREMIO DE HONOR.—Al mejor conjunto de fotografías presentadas por un solo exponente.

PREMIO DE HONOR.—A la mejor fotografía.

MENCION HONROSA.—A una fotografía artística cuyo procedimiento técnico de reproducción sea interesante.

Además de estos premios se concederán las recompensas y menciones dentro de cada uno de los Grupos indicados, de acuerdo con los trabajos presentados y con la cantidad de premios donados.

El tamaño de las copias será de 6 x 9 ctms. como mínimo para los Grupos 3 y 5 y de 13 x 18 ctms. como mínimo para los Grupos restantes. Las fotografías presentadas podrán ser copias directas o ampliaciones. No se admitirán con retoques en el cliché o en la copia.

El procedimiento de reproducción se deja a voluntad del exponente, admitiéndose fotografías viradas en un solo color. Se rechazarán las copias iluminadas. Los trabajos deberán presentarse pegados en cartulina. No se admitirán las que vengan con marco o "passe-partout".

Cada exponente podrá presentar la cantidad de fotografías que crea conveniente y podrá obtener varios premios al mismo tiempo.

Las fotografías deberán ser de interés GENERAL y ARTISTICO. Todas deberán llevar en el anverso de la cartulina la leyenda con la indicación clara y precisa de lo que representa.

Todas las copias fotográficas que sean admitidas para este Concurso pasarán a ser de propiedad de la Revista "Auto y Turismo", quien las podrá reproducir las veces que crea conveniente.

El Jurado se reserva el derecho de pedir al exponente los clichés, películas o planchas respectivas por el plazo de un mes, sea para verificar la autenticidad de las copias o sea para reproducirlas. Toda reproducción que se haga, se hará indicando el nombre del autor, y si ha sido premiada, se citará el premio obtenido.

Tienen derecho a premio, fotografías sueltas, aunque formen parte de conjuntos, pero de preferencia se premiarán conjuntos.

Los trabajos deberán ser entregados antes del 25 de julio próximo al Secretario General del Concurso, señor Luis S. Bates, en la Secretaría del Automóvil Club de Chile, Av. Delicias 1171, quien deberá dar recibo.

Las fotografías deberán venir firmadas con seudónimo sobre el reverso de la cartulina y en un sobre cerrado el nombre del exponente indicándose el seudónimo en el exterior del sobre. Estos sobres quedarán en poder del Secretario General y serán abiertos en presencia de los interesados después del fallo del Jurado.

CARRERA DE MOTOCICLETAS

HA DEJADO UN GRATO RECUERDO ENTRE LOS PARTICIPANTES

El 17 de mayo se corrió la carrera de motocicletas, Santiago-Valparaíso-Santiago, organizada por el Automóvil Club de Chile, participando en ellas entusiastas deportistas de las instituciones motociclistas de Santiago y Valparaíso.

Más de 30 competidores estaban inscritos en esta prueba, deseosos de disputar los valiosos premios ofrecidos por las instituciones participantes.

No obstante la temprana hora en que fueron largados los corredores, numeroso público, automovilista en su mayoría se colocó en el camino a lo largo del trayecto mencionado.

La Carrera.

Se inscribieron en esta prueba que ha sido la más importante de todas las organizadas hasta la fecha los siguientes corredores:



El General von Hammerstein ha ocupado el puesto que dejó el General Heye, que fué huésped nuestro el año 1929. El General von Hammerstein se ha hecho cargo de la Jefatura de la Defensa de la República Alemana.

1.ª Categoría:

Rafael Barroilhet, en Ariel.
Osvaldo Muller, en B. M. W.
Carlos Risopatrón, en Harley Davidson.
Armando Cáceres, en Henderson.
Luis Herman, en Indian.

2.ª Categoría:

Samuel Miranda, en Indian.
Jorge Elizondo, en Indian.
José Luna, en Harley Davidson.
Heraldo Hermez, en B. M. W.
Oscar Lafuente, en Excelsior.
Raúl Risopatrón, en Harley Davidson.
Raúl Escobar, en Indian.
Carlos Rocuant, en Indian.

3.ª Categoría:

Eduardo Montt, en Triumph.
Enrique Bondi, en Harley Davidson.
Elías Silvermann, en Triumph.
Carlos Kaman, en D. K. W.
Héctor Plateo, en Favor.
Hjalmar Wilson, en Triumph.
Abraham Silvermann, en Triumph.
Oscar Engler, en B. M. W.
Carlos Gajardo, en Triumph.
Orlando Carbone, en Triumph.
Eloy Omoboni, en A. J. S.
Alberto Benítez, en Guzzi.
Cayetano Ladrera, en B. S. A.

4.ª Categoría:

Ernesto Román, en Henderson.
Angel Facco, en Harley Davidson.
Francisco Neglia, en Harley Davidson.
Manuel 2.º Moya, en Harley Davidson.

Pedro Morales, en Guzzi.
Elías Navarro, en Excelsior.

A las 6 horas del domingo se largó la primera moto y con intervalos de medio minuto las restantes. El tiempo

frío y aún la poca visibilidad de la hora, no impidió que los corredores desarrollaran velocidades considerables, al extremo de haberse marcado tiempos que resultaron verdaderamente inesperados.

Muller, en la primera categoría, (fuerza libre) marcó un tiempo que estimamos difícil de superar y Herman, con una motocicleta de menor cilindrada, se clasificó segundo, realizando también una verdadera proeza.

Los corredores del Puerto, no fueron acompañados por el éxito, ya que sus máquinas sufrieron contratiempos inesperados que en algunos casos le restaron toda chance. Barroilhet, por ejemplo, marcó un buen tiempo en la primera etapa, llegando a pocos minutos de Muller, pero su máquina se fundió en la segunda etapa.

El público estacionado a todo el largo del camino, y especialmente en las Cuestas de Zapata y Lo Prado, evidenció el interés que existe en nuestro país por esta clase de pruebas. En Lo Prado cerca de mil personas, seguían el desarrollo de la carrera alentando a los corredores que pusieron de su parte toda la pericia y valor de que eran capaces para vencer.

Puede decirse que todos actuaron como verdaderos gentlemens y que el elevado espíritu deportivo no decayó en ningún instante.

La prueba tuvo para los corredores alternativas agradables e interesantes, y su propia declaración de que ha sido esta carrera la mejor organizada de todas las que se han efectuado en Chile, es el mejor elogio que se puede hacer a la labor desarrollada por el Automóvil Club de Chile.

Resultados.

Los resultados de esta importante manifestación deportiva.

1.^a Categoría.: Osvaldo Muller, en 3.30 47 3|5.

2.^o: Luis Herman, en 4.12 14.

3.^o: Carlos Risopatrón, en 4.54 12 2|5.

2.^a Categoría: Jorge Elizondo, en 4.28 13 2|5.

2.^o: Raúl Risopatrón, 34.50 1|5.

3.^o: Raúl Escobar, 5.11 53 2|5.

3.^a Categoría: Hjalmar Wilson, 4.5 50 4|5.

2.^o: Oscar Engler, 4.5 55.

3.^o: Carlos Karmann, 4.49.

4.^a Categoría, con Side Car: Ernesto Román, 4.15 1 2|5.

2.^o: Elías Navarro, en 5.25 39 1|5.

Una carrera de esta naturaleza, necesariamente era peligrosa, ya que había dos cuestras importantes que cruzar y luego existían todas las curvas peligrosas del camino plano a Valparaíso, pero sólo se registraron accidentes sin consecuencias, producidos, más que todo por la insensibilidad de los músculos a causa del frío reinante.

Es justo dejar constancia de la importante cooperación prestada por el Cuerpo de Carabineros de Chile, que en todo el recorrido contribuyó con su presencia al mejor desarrollo de la prueba.



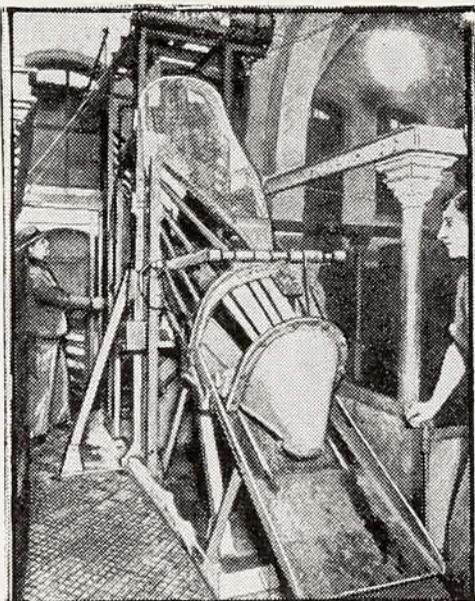
El Rey de los Gangsters. El personaje que reposa tranquilamente fumándose un pitillo es el reputado Gangster Al Capone, en su magnífica casa de campo en Miami. Capone es el más peligroso competidor del jefe de los criminales yankis Jack Diamond, quien intentó darle el bajo.

TODO VA CONTRA EL AUTOMOVILISTA...

UN MAL AMBIENTE QUE SE CREA INJUSTAMENTE POR UNA EQUIVOCADA CAMPAÑA PERIODISTICA

Antes que nada, queremos dejar constancia de que Auto y Turismo no se pone de parte de los automovilistas desorbitados que cometen toda clase de imprudencias y que manejan con absoluto descuido, siendo muchas veces los causantes de desgracias lamentables.

Dicho esto, como aclaración a las líneas que vienen a continuación, queremos decir con idéntica franqueza que se han extremado de tal manera las cosas, que en la actualidad todo lo que se hace y todo lo que se dice, va en perjuicio de los automovilistas, como si éstos no hubieran contribuido al progreso de nuestra vida moderna, nada más que para producir accidentes que sirvan de comentario a la prensa, no siempre con mucho tema, como para dejar de explotarlo.



Nuestra fotografía nos muestra una máquina destinada a la electrocución de animales. El animal se coloca dentro de un cajón el que por medio de una canoa va hacia la "silla". Este método es humanitario e higiénico y muy económico para los matanceros. Un solo hombre puede matar 200 chanchos en una hora.

Los diarios, cada vez que se produce un accidente grave, que necesariamente tienen que ser más numerosos que en toda otra clase de tracción, porque son más los automóviles que los ferrocarriles o que los aeroplanos por ejemplo, extreman sus quejas contra los automovilistas.

Cuando se produce una hecatombe de aviación, a ninguno se le ocurre pedir sanciones severas contra los pilotos; cuando se produce un choque o un desrielamiento con desgracias personales, en las líneas férreas, nadie pide la supresión de los ferrocarriles, ni nadie pide también la abolición de los barcos, cuando se producen naufragios que cuestan centenares de vidas al año. Y es curioso que tan sólo en materia automovilística predomine este criterio sui generis.

Se clama legislación contra los automovilistas, se aplican multas a granel a los conductores de automóviles porque cruzan una esquina a veinte kilómetros o a 15 o a 12, o porque al ojo del carabinero se ha pasado a cierta velocidad que no siempre coincide con la real. Pero no se castiga a la empresa de tranvías que permite que sus carros corran en Ñuñoa, por ejemplo, a cincuenta o más kilómetros cruzando las bocacalles sin importárseles un ardite el tránsito y sus disposiciones.

Pero hay aun más...

Toda la legislación tiende a perjudicar al automovilista, y el 95 por ciento de las multas que se aplican engrosan las arcas fiscales con dineros de los dueños de automóviles.

Se castiga al conductor imprudente, pero no se castiga al peatón más imprudente todavía que marcha distraído

o que voluntariamente se complace en dificultar el tránsito cruzando las cuerdas en cualquier parte. No se castiga tampoco al conductor de un carro, que voluntariamente como está comprobado en reiteradas ocasiones, atropella al automóvil que está parado delante, imposibilitado a seguir por distintas causas.

No se castiga al carretelero, que aparece en las esquinas a toda velocidad, ni se le exigen frenos, ni se le obliga a respetar el tránsito con la escrupulosidad exigida a los automovilistas. Es más, probado está que es cosa común, que se detenga a muchos automóviles para dar paso a una carretela, que no perdería ni bencina, ni frenos ni aceite ni nada en detenerse al llegar a una esquina.

Miles de casos prueban que los conductores de carretelas, cruzan las bocacalles sin disminuir la velocidad, no obstante que es cosa probada, que entre uno de estos vehículos que marche a treinta kilómetros por hora y a un automóvil que viaja a cincuenta o sesenta, se detiene primero este último.

Es verdaderamente irritante, que para colmo, sea la misma prensa la encargada de crear un mal ambiente contra los conductores de automóviles, sin analizar que hay muchos otros factores que merecen su censura y sus críticas.

En los cruces de carros en Irarrázaval, Providencia y otros lugares, el motorman, no se preocupa de que viene en su contra antes de moverse un automóvil que tiene derecho de pasada. Dos toques de campana que no resuenan más allá del talón del conductor, son lo bastante para cruzar la calzada en la seguridad de que en caso de choque ha de culparse al automóvil y los daños mayores ha de sufrirlos éste y no aquél.

El peatón no se interesa por obedecer al carabinero de tránsito; al carretelero no se le exige examen de vista, examen de sus conocimientos de ordenanzas de tránsito ni nada. Así los ve-

mos conduciendo vehículos a quienes les falta un ojo, o a quienes son demasiado ancianos para conducir con seguridad o demasiado jóvenes para hacerlo con prudencia.

Cada vez que se trata de tomar alguna medida en este sentido, se habla de un mal entendido patriotismo; se echa mano del conocido recurso de los "pobres" que necesitan ganarse la vida, como si el chauffeur o los que no lo son, por el hecho de tener un automóvil en el que han invertido un capital, o que lo están pagando, no tuvieran que ganarse la vida a veces con mayores sacrificios que los demás.

Se trata de multar al automovilista, porque constituye la gallina de los huevos de oro. Pensemos un poco en que no conviene matar la gallina...

Y finalmente para ser justicieros en nuestro juicio, digamos que el único órgano que ha tratado con la altura de miras que corresponde tratar este punto, es "Las Últimas Noticias", aunque también en un principio, comenzó culpando de todo, a los desgraciados propietarios de vehículos motorizados.

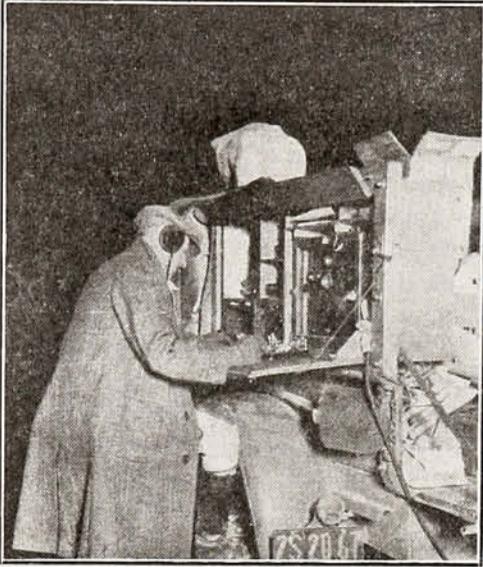


María, la hija del famoso monje ruso Rasputin, que huyendo de Rusia se dedicó a las danzas clásicas en París, donde fracasó ruidosamente. Posteriormente exhibió en un circo un grupo de ponies amaestrados.

LA CARRETERA INTERNACIONAL

VIAJANDO POR MEJICO

En el mes de noviembre último dábamos a conocer el relato de la primera etapa del camino que recorren en Méjico los representantes del Automobile



El radio operador de la expedición Bertram E. Sandham, comunicándose en onda corta con Los Angeles.

Club of Southern California. Fué un detalle de Mc. Gaffey lleno de notas interesantes aunque indudablemente mucho menos dificultoso y peligroso que esta segunda etapa a que hacemos referencia ahora.

De los estudios realizados al través de Méjico y Guatemala, se ha comprobado que esta segunda etapa del camino internacional no podrá quedar terminada antes de siete años más. Las dificultades son enormes y no obstante la obra se hará porque donde la caravana ha pasado otros podrán hacerlo también en mejores condiciones.

La ascensión de la Cuesta de los Burros lugar culminante de las dificultades sufridas hasta la fecha, constituye el punto épico de la tentativa.

Se atacaron durante el ascenso de 2,750 metros, quince gradas, y para avanzar fué necesario echar mano de

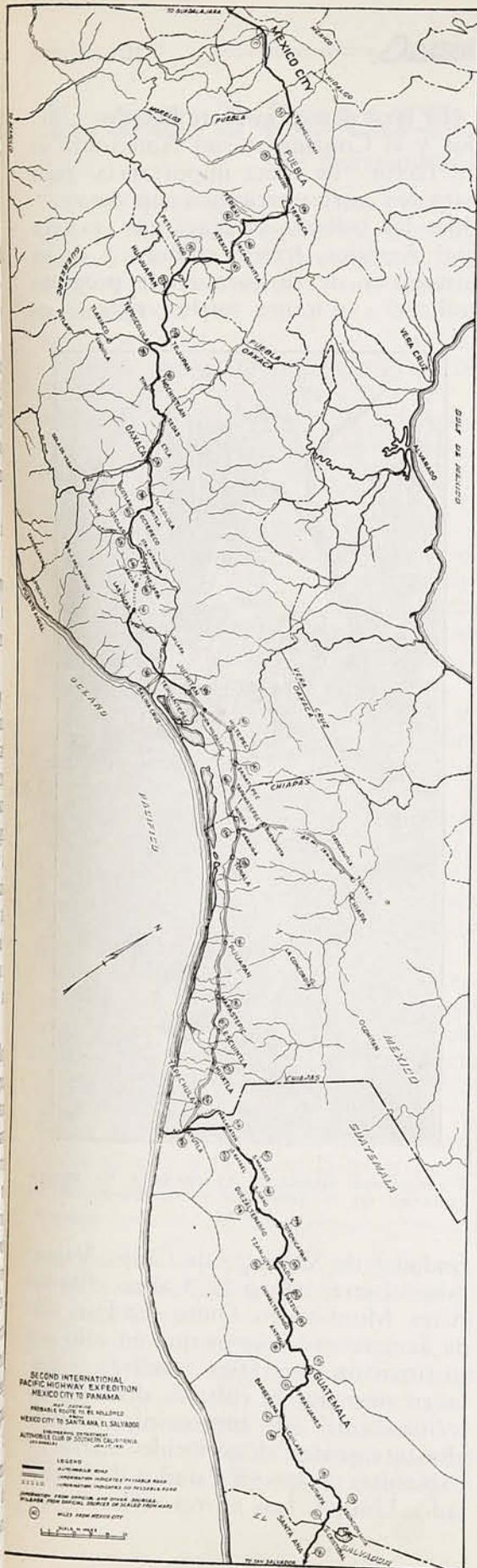
grandes bloques, de tecles y de cuerdas, teniendo cuidado metro por metro de no caer en el precipicio que dejaba entrever al fondo la espuma blanca y fragorosa del río. A pala y a chuzo y a fuerza de músculo y de habilidad se hizo la ascensión lo bastante difícil como para sólo alcanzar algunas veces 480 metros en diez horas de "marcha"

En suma, no hay palabras para describir la grandiosidad y el terror de los panoramas que se desenvolvían al escalar el escollo de esta segunda etapa del camino internacional, en la Cuesta de los Burros.

Después de la primera milla, y teniendo al frente todavía otras cinco millas que recorrer, en una distancia casi perpendicular, llena de peligrosas curvas, de trecho en trecho, el ascenso era suficiente para helar la sangre a cada instante. Al fondo, allá muy abajo, la corriente del río, que brincaba y se cubría de espuma azotando sus aguas contra las rocas que le obstruían el paso y presentando un espectáculo que era al mismo tiempo hermoso y amenazador.

A los camiones de carga que lograron hacer este ascenso fué indispensable quitarles la carga en casi su totalidad. Todo el equipaje para los campamentos, las provisiones, etc. se transportaron hacia el otro lado de la montaña a lomo de mula o de burros. Se quitaron a los automóviles las puertas y accesorios y la pendiente recorrida tenía hasta el 30 % de inclinación.

Esta expedición ha sido la primera en llevar a esas remotas regiones las ruedas de un automóvil y es seguro que hasta entonces no habían pasado por allí ruedas de ninguna otra clase, y la victoria alcanzada será un monumento imperecedero, que servirá de estímulo para vencer otros innumerables



obstáculos mediante el empleo de camiones de carga.

Las fatigas de los viajeros fueron compensadas por los paisajes no soñados que les deparaba la naturaleza y las sensaciones sufridas al entrar en países de cultura tan diversa de la de Estados Unidos.

Pueblos había donde se notaba el estilo morisco español de las construcciones coloniales, en contraposición con las rucas o ranchos indígenas.

En otras partes era de admirar al paso que los automovilistas, como se desenvolvía la tranquila vida de los nativos regionales. Niños desnudos, carretones tirados por tríos de burros, trabajadores equipados de grandes chupallas o sombreros de pita de anchas alas, calles polvorientas y escenas de evidente holgazanería que contrastan con la activa vida norteamericana, y sobre todo era de notar la curiosidad que experimentaba la gente al ver a la caravana.

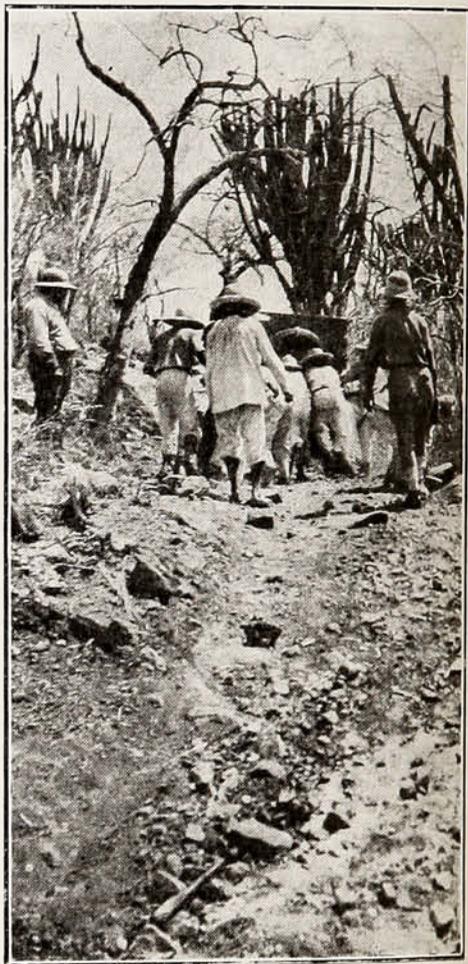
Estamos convencidos que sin ayuda de los trabajadores nativos no habría sido posible realizar el viaje a que hacemos referencia. Así lo reconocen los miembros de la expedición Mr. Ernest E. East, Ing. Jefe del Automobile Club de California, Carlos Ariza representante del Gobierno de México, Bertrand Sandham operador de radio, Carlos Escobar mecánico, William Gibbs médico de la caravana y Clarence M. Martin corresponsal de varios diarios.

Los trabajos en la sección norte están en pleno desarrollo desde Fairbanks en Alaska a Vancouver y se estima que estará terminada en unos siete años más.

La sección mejicana demorará como cinco años, lapsus de tiempo relativamente corto tomando en consideración las dificultades de las zonas que atravesará.

La tercera sección comprenderá desde la frontera mejicana hasta el Canal de Panamá. Para atravesar el Canal se proyecta un colosal puente carretero.

El lazo de unión entre Estados Unidos y el Continente sud Americano es un factor de suma importancia, pues para los norteamericanos son desconocidas las bellezas vírgenes que encierra Sud América. Existe ignorancia de su historia y de su formidable progreso realizado durante varios siglos. Las



Trabajadores mexicanos ayudando a los expedicionarios en la ascensión de la Cuesta de los Burros.

ciudades de Santiago de Chile, Valparaíso, Lima, Bogotá, Callao, Buenos Aires, Montevideo, Quito, La Paz, Río de Janeiro son centros que no sólo por su situación geográfica y belleza se destacan sino por la cultura, distinción y refinamiento de sus sociedades, todo absolutamente desconocido para los habitantes de los 48 Estados de los Estados Unidos. Los norteamericanos que

Los Neumáticos Kelly

SON DISTRIBUIDOS POR LA FIRMA BESA Y CIA.

Desde hace días, la firma Besa y Cía. se ha hecho cargo de la distribución en Chile de los neumáticos "Kelly", cuya venta estuvo anteriormente prestigiada por una firma de reconocida seriedad como Vorwerk y Cía.

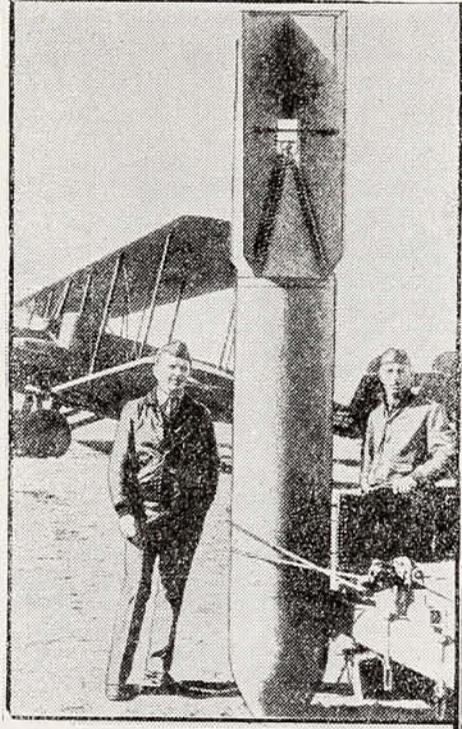
No ha caído pues, en inferioridad de condiciones la "Kelly", al pasar a manos de los Sres. Besa y Cía., quienes están resueltos a mantener el prestigio de que goza la alta calidad del artículo, y a acrescentar sus ventas en todo el territorio de la República.

Cuentan para ello, con un personal idóneo y práctico, con las agencias ya instaladas y con las que dicha firma cuenta también en todo Chile para la distribución de los automóviles Dodge.

Por su parte la fábrica, que se esmera en mantener una crecida clientela a base de venderle un artículo de calidad, hará también de su parte lo necesario para que la Kelly continúe siendo en Chile un artículo de preferencia para el público automovilista, toda vez que su construcción asegura cada día un mayor rendimiento y por lo tanto un menor precio de costo.

Una vez organizado el sistema interno de ventas, la firma Besa y Cía. dará auge a sus actividades comerciales haciendo conocer el producto y facilitando su mejor distribución en el país, porque al adquirir esta representación, lo ha hecho en el convencimiento de que podrá ofrecer a la clientela un artículo noble a precios razonables.

Se nos asegura así mismo que ha recibido una partida considerable de neumáticos frescos de todas las medidas y que constantemente se mantendrá ese stock, para evitar la venta al público de forros envejecidos y que por lo tanto han perdido sus condiciones de duración.



Una Gran Berta Aérea. Nuestra fotografía nos muestra una bomba de gran tamaño construída en América para los ataques aéreos. La bomba tiene tres metros de altura. Al fondo se ve un avión Curtiss que podrá trasportarla para lanzarla desde el espacio.

han visitado estos países, a su regreso, escriben artículos y libros detallando sus impresiones.

Cuando esté en uso el camino internacional habrá una mayor conexión entre los pueblos y aumentará el mutuo conocimiento de los Estados.

De Buenos Aires a Santiago hay un camino que une Argentina y Chile, y

desde este último lugar puede irse con algunas dificultades hasta Arica.

La obra debe continuar con entusiasmo y así será posible que antes de muchos años se haya unido el camino del sol de la media noche con el del país de la Cruz del Sur.

Mc. Gaffey

(Especial para "Auto y Turismo")

LO QUE OPINAN DE CHILE

LOS EXCURSIONISTAS DEL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

Elogios para nuestra Institución.

Al través de un largo artículo publicado en el órgano oficial del Automóvil Club Argentino, alusivo a la visita de un núcleo de miembros de esa Institución que fué atendido por el Automóvil Club de Chile, entresacamos los siguientes párrafos, que damos a la publicidad porque constituyen un verdadero elogio para nuestra Institución.

Dice así:

EXCURSION A MENDOZA Y CHILE

Las proverbiales gentilezas y hospitalidad chilenas, constatadas y difundidas por cada extranjero que haya vivido horas o días en aquel país, es un hecho que hemos podido corroborar en forma harto elocuente desde el preciso instante de nuestro encuentro en La Cumbre. Terminados los discursos y unidos ya como viejos camaradas, pasamos a rendir honores a la provisión de dulces que aquella simpática gente había llevado hasta allí, confirmando ese sentido previsor que figura entre sus características. Dulces y licotes chilenos, delicados y exquisitos, prodigados en abundancia, fueron aceptados con visible satisfacción. Todo el mundo se hallaba sorprendido por la trascendencia que había alcanzado aquel acto, insospechado aún para los propios organizadores.

Tras nuevos vitores y mutuas atenciones, dióse la voz de orden para que cada cual alistara sus automóviles, y tras un último y prolongado hurra y en medio del sonar de las bocinas, inicióse la marcha hacia Chile, descendiendo el macizo cerro en una sucesión de curvas y fuertes pendientes que daban al viaje una nueva sensación y un nuevo y más variado colorido. En efecto: la cordillera del lado chileno, desciende bruscamente. El camino es espacioso y aún las curvas, por la misma naturaleza del terreno, son sumamente pronunciadas, no ofrecen peligro alguno pues a más de ser el camino suficientemente amplio en su casi totalidad, las curvas se hallan protegidas por paredes de piedra, en forma que dan la necesaria sensación de seguridad permitiendo hacer las maniobras con bastante soltura aún cuando no se esté muy habituado a manejar por caminos serranos. En menos de dos horas se realiza el descenso para llegar a la primera localidad chilena: Caracoles. Allí conocemos a los carabineros de avanzada, quienes tienen a su cargo la misión de controlar el pasaje. Los argentinos sabemos bien lo que significa someterse a la revisión que nuestras aduanas practican de manera que descontábamos el mínimo que podría-

mos esperar de lo que, con justicia, correspondería hacer a las autoridades chilenas. Pero... otra vez lo insospechado. La mediación del distinguido militar chileno, Coronel don Carlos Robles; la presencia de las autoridades del Automóvil Club de Chile y otras del mismo país, ya mencionadas, fueron suficientes para permitir el paso por la aduana chilena, entrando al país hermano definitivamente, con menos requisitos de los exigidos al regreso a nuestro propio país. Más aún. A cada uno de los coches argentinos le fué colocada en el parabrisas, lo que allí llaman "El Triángulo".

Esto nos permitió circular con amplia libertad, distinguírnos en nuestro carácter de turistas argentinos, y en vez de aplicarnos los carabineros las sanciones que en más de un caso merecimos por las infracciones de tráfico cometidas en las calles de Santiago y Valparaíso, recibimos de aquellos atenciones y consejos que nos sirvieron para no incurrir en nuevas faltas. ¡Qué distinto es aquello con relación a nuestros procedimientos municipales y policiales para facilitar el tráfico a turistas extranjeros!... Duele pensar que nos hallemos aún tan atrasados en ese orden de cosas. Nuestro federalismo tiene sus ventajas, pero también tiene algunos sobre las que habrá que tender puentes de plata si es que queremos, sinceramente, fomentar el turismo nacional, atrayendo corrientes de turistas extranjeros. Y hay que andar rápido, pues estamos muy atrasados en la materia.

Volviendo al lugar en que empezamos a disfrutar de los privilegios de turistas argentinos, hemos de recordar que allí, en Caracoles, las autoridades tomaron nota del número de la patente del automóvil, hecho lo cual continuamos viaje hacia Río Blanco, donde las autoridades chilenas nos esperaban con un almuerzo en "La Piscicultura". Es éste un hermoso parque nacional situado entre cuatro grandes macizos de piedra donde el gobierno de Chile tiene establecido uno de los más grandes criaderos de salmónes existentes en Sud América; entre el Parque y una de las inmensas cadenas de Los Andes, corre, caudaloso y murmurante, el Río Blanco. Cercano a éste y al amparo de los umbrosos pinares y tupidas enredaderas, se hallaba tendida la mesa de circunstancias. Ciento cincuenta comensales, que momentos antes había venido conteniendo la respiración en cada curva del impresionante camino, se disponen a tomar asiento. Los acordes del Himno Nacional Argentino nos vuelven a la realidad de nuestra condición de invitados. Una salva de aplausos corona las últimas estrofas de nuestra canción máxima. En seguida se oyen los acordes del Himno Nacional Chileno, cuyas notas, alegres y vivaces tiene la virtud de igualarnos en un

mismo sentimiento de amistad. Se repiten los aplausos por largo rato. La ortofónica toca luego una cueca chilena y los comensales hacen honor a la sabrosa langosta de la Isla Fernández, especialidad y privilegio de Chileno en nuestro Continente. Dos horas casi transcurren en plena charla. Alguien recuerda la hora a los que deben volver al Puente del Inca, y se inician los preparativos para realizar el viaje de regreso a la Argentina unos, otros hacia Valparaíso y muchos más hacia Santiago. Los que integramos la caravana oficial nos ponemos en contacto con las autoridades del Automóvil Club de Chile, — a iniciativa de los cuales debemos aquellas atenciones — y nos enteramos de que una comisión de la prestigiosa entidad, integrada por los señores don Vasco de Larrachea y don Luis S. Bates, ha sido designada para continuar con nosotros y acompañarnos durante nuestra permanencia allí. Hablar ahora de la gentileza y condición caballeresca de don Vasco, como se le llama familiarmente; recordar su proverbial agudeza de ingenio, su "chispa" natural y oportuna, su incansable disposición de ánimo para sobrellevar la obligación que a sí mismo se había impuesto — servirnos de cicerone — y las contingencias del viaje perpetuo que hemos realizado, con sus obligados madrugones y sus encantadoras sobremesas hasta altas horas de la noche, recordarlo bajo estos distintos aspectos, es sólo revivir horas que habrán de perdurar en nuestra memoria con la satisfacción y el reconocimiento más íntimo y sincero. ¿Y de don Luis Bates?... Sereno, reflexivo, inteligente — es sanjuanino y periodista — incansable y siempre animoso, hace que su compañía resulte en extremo grata. Es sanjuanino y periodista, dijimos, y se halla radicado en Chile desde hace algunos años. El Sr. Bates, discreto como es, justifica su presencia en Chile por razones profesionales... Le hemos creído porque es veraz a todas luces. Pero... hace pocos meses se casó con una gentilísima dama chilena. Esto es también una razón de fuerza mayor.

La esposa del Sr. Bates fué la compañera inseparable, animosa y alegre de las turistas argentinas, con quienes estrechó vínculos de amistad que hoy recuerdan con singular satisfacción. Con tan buenos auspicios iniciamos el viaje hacia el interior de Chile.

De Río Blanco continuamos hacia Santiago, pasando por Los Andes, la ciudad de mayor importancia cercana a la Cordillera, prosiguiendo luego por la Cuesta de Chacabuco — histórico lugar donde San Martín libró su primera batalla después de traspasar la cordillera — y Colina, para entrar luego a la ciudad de Santiago, la más moderna, grande e importante ciudad del Pacífico, en territorio Sudamericano.

La distancia desde La Cumbre hasta Santiago es de 220 kilómetros, los que hemos recorrido por caminos en inmejorables condiciones. En su casi totalidad son caminos afirmados, pues sólo restan algunos tramos para dar término a la obra que con gran empeño realiza el gobierno de Chile. Y hemos de consignar aquí el espíritu pro-

gresista del actual gobierno de aquella nación hermana por la inmensa labor vial que realiza. Hemos recorrido cerca de 1,500 kilómetros de caminos chilenos, y poco menos que en su totalidad son caminos definitivos de asfalto casi todos.

Donde el asfalto termina, empiezan los inconvenientes que provocan las obras en construcción, pues no existe camino donde se encuentren cuadrillas camineras, con todo su equipo, en plena actividad. Y es tal el trabajo que se realiza, con un amplio concepto de la importancia que tienen los caminos para un país civilizado, que estimamos en dos años más el término máximo para considerar a Chile como la nación sudamericana que tenga la red más completa de caminos afirmados; no hay exageración ni tenemos el temor de equivocarnos en la apreciación hecha.

En Santiago de Chile.—Arribamos a los suburbios de Santiago siendo aproximadamente las 21 horas. Salimos del camino real para entrar por la Alameda. Primera sorpresa: creíamos a Santiago de fiesta; su profusa iluminación, el brillo de sus calles cuyas calzadas parecían enceradas, nos indicaba a las claras que Santiago estaba de fiesta. Pero no era así. La higiene extrema de sus calles y la profusión de sus luces son características comunes de esta gran ciudad. Rendimos admiración por la higiene de sus calles a Santiago, su iluminación, el adorno de plantas y flores de su amplia y extensa Alameda. Y cuando después de visitarla durante tres días nos retiramos para proseguir nuestra ruta, sentimos que llevábamos impresa en nuestra retina la atracción sugestiva de su hermoso Cerro Santa Lucía, donde descansan los restos del hombre que más y mejor supo adentrarse en el corazón de su pueblo: Vicuña Mackenna. De su Cerro de San Cristóbal, en cuya altura se yergue, tendiendo su diestra protectora sobre la gran ciudad, la hermosa estatua de La Inmaculada.

Santiago es una atrayente capital; con su marco de sierras, con su caudaloso río... que agua abajo cruza de norte a sud el centro de la ciudad. Con sus modernísimos edificios, sus grandes avenidas con mansiones suntuosas donde los más variados y caprichosos jardines revelan el culto chileno a las flores y les dan fisonomía propia. Su hermosa Biblioteca y su Gran Museo de las Artes y sus típicas iglesias, son verdaderos monumentos de los que llevamos intensas impresiones.

Nuestra estada en Santiago resultó demasiado breve para poder apreciarla en todo su valor, pero fué lo suficiente para advertir el progreso que realiza Chile, admirar el cambio de fisonomía que ha sufrido en estos últimos cinco años. Algunas ilustraciones que aquí consignamos — muy pocas por falta material de espacio — darán la sensación exacta de algunos pintorescos lugares de Santiago. Después de haber recorrido el camino a Cartagena, por Melipilla, Llo-Lleo y San Antonio, regresamos a Santiago para preparar nuestro viaje hacia los balnearios del Pacífico.

En Valparaíso.—En la mañana del 19 de febrero partimos hacia Valparaíso siguiendo el ca-

MILO de Pudahuel, Cuesta Lo Prado, Cuesta Zapata, haciendo escala en Casablanca, donde almorzamos.

Terminado el almuerzo, que transcurrió en un ambiente de franca cordialidad, continuamos camino hacia Valparaíso, a donde llegamos a las 18 horas. En las últimas vueltas del camino que serpentea entre los altos cerros que van bajando a Valparaíso, se divisa ya esta ciudad. La impresión que el panorama produce, no obstante venir ya con la retina impregnada de visiones que la hermosura de todos los paisajes del recorrido hecho ofrece a los ojos ávidos del turista que sabe sentir la naturaleza cuando ésta se manifiesta en toda la pujanza de sus atractivos, da la sensación de que el viaje se realiza a través de un país de ensueño. La ciudad misma, con su característica comercial tiene atractivos fuera de lo común; sus amplias y hermosas avenidas, sus paseos, que son muchos, donde vemos resaltar de nuevo el detalle de la frondosa arboleda y la exuberancia de flores; su puerto de aguas tranquilas, y, todo ello, con la fantástica decoración de sus cerros materialmente cubierto de casas habitaciones ponen su sello propio también aquí, en esta ciudad, centro de todas las actividades comerciales de ultramar, en este lado de Los Andes. Esta es la impresión que Valparaíso ha dejado en el ánimo de los turistas, a través de nuestra breve estada, que apenas duró tres días. Desde Valparaíso recorrimos los numerosos balnearios de la costa del Pacífico, hasta Papudo. Y así vimos desfilar ante nuestra vista Miramar, suntuosa en todos sus aspectos, Salinas, Viña del Mar, con sus extraordinarias mansiones y su modernísimo Casino. Sigue luego una sucesión ininterrumpida de balnearios hasta Concón y Quintero..

Quintero es la base naval chilena. No podrá hallarse en toda la costa chilena un lugar de mayor belleza, una bahía mejor dispuesta por la naturaleza, no ya para el fin a que se ha destinado, sino para hacer de ella el más atrayente balneario de esa zona. De aquí seguimos por la costa pasando por Cachagua, Zapallar y Papudo. Estas dos últimas ciudades - balnearios rivalizan en belleza. Zapallar tiene suntuosas mansiones y jardines que son ensueños. Tiene también Papudo una hermosísima playa, que al decir de los viejos moradores, fué siempre apacible, tranquila, sin tene: el mar allí una sola rebeldía ni un solo gesto levantisco.

Estada en Papudo.—Papudo fué el apéndice de nuestras excursiones. Allí recobramos energías en dos días de estada, para continuar luego en viaje de regreso. Y, en esos dos días, que fueron apenas minutos, nos fué dado conocer, una vez más — y era ya la centésima — la hospitalidad chilena. El señor Barahona, alcalde de la ciudad, integra el Directorio del Automóvil Club de Chile, y en su doble representación de funcionario público y deportista, recibió a los turistas argentinos, abriendo las puertas de su regia mansión particular. Su gentilísima esposa, sus hijitos, el señor Barahona y sus familiares, tuvieron extremas gentilezas para con nosotros, haciéndose acreedores al

más alto e íntimo reconocimiento de todos y cada uno de los turistas argentinos.

Y con la nostalgia que despierta lo que llegó a apreciarse y se abandona, continuamos el derrotero de turistas, que, como aves de paso van viviendo sus horas y recogiendo, de cada impresión, el hilo de lo que ha de ser después la tela de sus recuerdos para añorar y repetir a sus familiares, a sus amigos, a todos cuantos quieran escucharles, las horas alegres de aquellos viajes por el país hermano, repitiendo nombres, lugares y cosas como si fueran propios; acortando distancias, acercando corazones, uniendo manos fraternales en un gesto sincero y perdurable de amistad; así, con la nostalgia en los ojos, el recuerdo a flor de labios, los turistas iniciamos el regreso en una mañana clara, traslúcida, rumbo a Los Andes. A la vanguardia de nuestra caravana de automóviles, don Vasco de Larrachea, don Luis Bates y su gentilísima esposa, iniciaban la marcha; y al roncar estrepitoso del potente motor de su automóvil, como si quisieran apurar con rapidez extrema el trago amargo de la despedida.

Rumbo a Los Andes.—Salimos por el camino de Ligua Rayado, continuando por Catapilco, Cuesta Melón, Nogales, Calera, Ocoa, Las Vegas, San Roque, Ocampo y San Felipe. Aquí, realizadas algunas diligencias por nuestro compañero de viaje, el Dr. Scasso, y luego de proveernos de sabrosas frutas chilenas, continuamos por Curimón, hasta la ciudad de Los Andes.

Almorzamos en el Hotel Francia. Fué éste un almuerzo silencioso. A la inversa de lo que ocurría en cada comida de los días anteriores, donde reinaba siempre la alegría franca y contagiosa, este almuerzo transcurrió silenciosamente, pareciéndonos demasiado prolongado. Nos levantamos de la mesa y ordenamos nuestras maletas, a manera del último tirón que se le da al cincho para asegurar bien la montura. Nos miramos con estos tres grandes amigos que desde el encuentro en La Cumbre fueron nuestros compañeros inseparables, nuestros amigos de sanas e íntimas alegrías, y, sin tener idea o valor para más, nos dijimos: bien, amigos, vamos a apurar la marcha, la hora es avanzada y puede sorprendernos la noche en plena cordillera; bien, y, ustedes, ¿se quedan?... ¡qué le vamos a hacer!..... Y un apretón de manos, un hasta siempre!..... un abrazo, y a nuestros coches. Motores en movimiento; aceleradas bruscas, y una nube de polvo nos separaba ya de estos amigos que ahora, pluma en mano, recordamos con unción y con cariño, volcando en estas líneas el sentimiento de gratitud y reconocimiento que formulamos en nombre de los turistas y en el nuestro propio. El Automóvil Club Argentino, por medio de éste, su Órgano Oficial, expresa también a ellos, al Automóvil Club de Chile, a las autoridades de la nación hermana, su particular agradecimiento por las múltiples atenciones de que se hizo objeto a nuestros representantes.

(De "Automovilismo", órgano oficial del Automóvil Club Argentino.)



AUTOMOVIL CLUB DE CHILE

Delicias 1171 — Teléfono 87344 — Casilla 3320

Presidente	Señor Elías Veloso
Vice-Presidente	" Manuel Barahona
Secretario	" Juan L. García
Tesorero	" Juan B. Blurton

DIRECTORES

Señores: Nicomedes Avaria, Eduardo Betteley, Jorge Cruz P.,
Oswaldo Silva y Juan Mikles.

EXTRACTO DE SESIONES DEL AUTOMOVIL CLUB DE CHILE

N.º 115 DE 11 DE MAYO DE 1931

A las 19.30 horas se abre la sesión. Preside el Sr. Veloso. Asisten los directores señores: Silva, Avaria, Betteley, Cruz, Blurton y García, el Jefe Ejecutivo y el Jefe de Secretaría y los socios señores Gumucio y Vargas. El señor Barahona excusa su inasistencia.

Acta anterior.— Sometida a la aprobación del Directorio el acta de la sesión anterior, el señor Avaria ratifica un punto referente al contrato de los empleados superiores.

Sin otras modificaciones, es aprobada el acta.

Cuenta.— El Sr. Presidente da cuenta:

1.º De una nota de la Dirección de Correos y Telégrafos que anuncia haber ordenado se haga una investigación en los denuncios del mal reparto de la correspondencia del Club.

2.º De la nota de la Municipalidad de Cisterna, que refiriéndose a la cooperación de los socios para denunciar las infracciones de tránsito de las gondolas y camiones, agradece la buena voluntad ofrecida, pero encuentra que la iniciativa ofrece en la práctica dificultades legales de importancia. Se acuerda contestar que lo único que persigue el Club era que, si de la reiteración comprobada de varios denuncios contra un mismo infractor, se encuentra mérito para proceder contra los infractores, la Municipalidad adopte las medidas que estime del caso.

3.º De la nota de la Municipalidad de San Miguel que informa contestando sobre el mismo asunto, que no ve inconveniente en que tales denuncios se hagan directamente al Juzgado de Policía Local de la Comuna, y recomienda tino y discreción por parte de los socios, a la vez que se debe dejar constancia del nombre y dirección del denunciante, para los efectos de su citación, si fuere necesario.

4.º De la nota del Touring Club de Chile que informa del Directorio de dicha Institución y de

sus fines, y termina solicitando la cooperación del Club para llenar sus fines.

5.º De la Nota del Director de Tránsito referente al estacionamiento por 15 minutos en los lugares céntricos, en la que anuncia que estudiará y propondrá a la Alcaldía las observaciones que formula el Club en la nota que contesta.

6.º De una nota del Java Motor Club, que solicita se le remita la insignia de la Institución para la colección de esa entidad. Así se acuerda.

7.º De la propuesta de don Antonio Callis para acuñar medallas esmaltadas con la insignia del Club.

8.º De la carta de don Mardoqueo Herman que acepta la designación de miembro de la Comisión de Turismo.

9.º De la comunicación de don Jorge Gariazo que ofrece la creación de una inspección técnica para los automóviles de los socios y ofrece sus servicios. Se resuelve contestarle diciéndole que si bien es práctica la idea, en la actualidad no se puede realizar dada la situación general y los gastos que ella demandaría.

10. Del Proyecto de don Ricardo Gaete, referente a un garage para los socios del Club y la organización de servicios especiales para casos de accidentes.

Discutida la idea, se llega a la conclusión de que aún cuando la idea es buena en principio, resulta por ahora impracticable pues el crecido gasto que demandaría su realización, la coloca lejos de la capacidad financiera de la Institución.

Se acuerda contestarle en tal sentido y en lo referente a sus observaciones sobre el recorrido del camino a Valparaíso, hacerle presente que el Club se ha dirigido ya a los Ingenieros de Provincia, solicitando se adopte la señalización internacional aprobada en la Convención de París.

Solicitudes aprobadas.— Fueron aprobadas las siguientes solicitudes de socios:

Señor Humberto Daucet Gaete, presentado por don Julio Bravo Correa.

Señor José Hauska, presentado por don B. V. Díaz.

Señor Abraham Alvarez O., presentado por don Aristides Alvarez O.

Señor Carlos R. Abé L., presentado por don Jeremías Campos D.

Señor Belarmino Ormeño G., presentado por don Santiago Lazo Preuss.

Tabla.— El Sr. Presidente informa que está pendiente de solución el contrato de la Revista del Club.

Carreras de motocicletas.— El Sr. de Larraechea da cuenta de la carrera de motocicletas que se efectuará el domingo 17 de mayo entre Santiago-Valparaíso-Santiago. Informa que tomarán parte corredores de las Instituciones del Puerto y de Santiago y que la prueba estará debidamente organizada. Agrega que los premios son ofrecidos por las Instituciones motociclistas participantes. Se aprueba la realización de la carrera aludida.

Quinta en Conchalí.— El Sr. Avaría da cuenta de haber visitado el sábado anterior, en compañía del Sr. de Larraechea y del Sr. Alert, la casa-quinta de Conchalí ofrecida al Club, por su intermedio, por el Sr. Pedro Aguirre Cerda. Estima que es un lugar apropiado para un sitio de esparcimiento cercano a Santiago y que el vendedor ofrece la extensión de terreno que el Club estime mejor elegir. Que la casa es buena y reúne las condiciones que el Club necesitaría para el Country Club de que se habló anteriormente. Hace mención además a las facilidades que el propietario ofrecería en caso de que el Club se interese y hace indicación también para que se fije un día con el objeto de que la visiten los demás directores, y se resuelva si conviene ofrecer a la Asamblea, la Casa de Campo o la casa en Santiago.

El Sr. Cruz dice que cree improcedente pensar en la adquisición de una Casa de Campo, mientras el Club no tenga la propia en Santiago que sería de más utilidad, toda vez que en ella encontrarían los socios las comodidades que necesitan.

El Sr. Avaría dice que sólo ha propuesto al Directorio la casa de Conchalí para que resuelva si conviene más aquélla o la casa en Santiago.

El Sr. Blurton estima que en Santiago sólo podrían existir las oficinas de la Institución, siendo partidario de las casas de campo, en sitios lejanos a Santiago, ya que ellas satisfacen una necesidad de los socios y a la vez originan menores gastos que un lugar destinado a Country Club o cosa por el estilo, cuyo gasto de mantención es siempre crecido.

El Sr. Presidente dice que las tres ideas existentes en la actualidad podrían ser sometidas a la próxima Asamblea, es decir: la del Country Club, la de la Casa en Santiago, y las Casas de Campo como la que habría que construir en El Tabo.

Elección de un nuevo Director.— El Sr. Presidente dice que en la sesión anterior se acordó designar en la próxima, el nuevo director que ha

de llenar la vacante dejada por el Sr. Castro. Que en consecuencia procede efectuar la elección.

Se hace indicación para que la designación se haga en la sesión próxima, cuando estén todos los Directores presentes y así se acuerda.

Se levantó la sesión a las 20.45 horas.

N.º 116 DE 18 DE MAYO DE 1931

A las 19.30 horas se abre la sesión. Preside el Sr. Veloso. Asisten los directores señores: Barahona, García, Silva, Betteley, Avaría, Cruz y Blurton. El Jefe Ejecutivo, el Jefe de Secretaría y el socio señor Alejandro Gumucio.

Acta anterior.— Puesta a consideración del Directorio el acta de la sesión anterior, es aprobada.

Cuenta.— El Sr. Presidente da cuenta.

1.º De la Carta del Sr. Fischer en que propone al Directorio se gestione de las autoridades y el Club contribuya, para conservar transitable durante el invierno, el camino internacional, con el objeto de fomentar los deportes invernales en nuestro país.

El Sr. Blurton cree que dichos propósitos no encuadran precisamente dentro de las finalidades del Club, Institución netamente automovilista, y el Sr. García que piensa del mismo modo, estima que el proyecto es irrealizable, no sólo por la carencia de fondos fiscales, sino también porque el cobro de peaje a que se refiere, está prohibido por la ley.

Se acuerda contestar al Sr. Fischer, haciéndole notar las dificultades financieras que se oponen a su proyecto, cuyo crecido costo lo hace irrealizable, por el momento al menos.

2.º De la propuesta del Sr. Córdoba de rebajar el 30 % en el valor de las reparaciones eléctricas que se hagan en los automóviles de los socios que concurran a su taller. Se decide que esta propuesta pase a la Comisión Técnica para su informe de estilo.

3.º Las facilidades que anuncia haber conseguido, para nuestros socios, en Chillán el Sr. Cartagena.

Se acuerda contestar agradeciéndolas y darlas en el Boletín para conocimiento de los socios.

Solicitudes aprobadas.— Fueron aprobadas las siguientes solicitudes de socios:

Señor Aarón Metcalfe Lancaster, presentado por don José Muggli.

Señor Rafael Moraga Fuenzalida, presentado por don Rosendo Lobo Arellano.

Señor Ricardo Herrman Knoop, presentado por don Vasco de Larraechea.

Señor Avelino Peña Camino, presentado por don Enrique Hube.

Señor Hernán Berwart Berwart, presentado por don Juan de Dios Castro.

Señor Huberto Steidle Pfaff, presentado por don Ricardo Fischer V.

Señor Oscar Muñoz Gajardo, presentado por don Julio Bravo Correa.

Señor Alejandro Rengifo Reyes, presentado por don Juan Ignacio García V.

Señor Fernando Burgos Larenas, presentado por don Moisés Lagos Lagos.

Señor Marcos Pimstein, presentado por don Manuel Frontaura de la F.

Señor Elias Tacla, presentado por don Alberto Hamuie.

Señor Clodomiro Plata Ampuero, presentado por don Francisco Sánchez.

Señor Adolfo Bethke Peters, presentado por don Ramón Utjes.

TABLA:

Elección de un Director.— El Sr. Presidente dijo que estaba pendiente la elección del nuevo Director. Después de un cambio de ideas, se acordó constituirse en comité con el objeto de cambiar ideas.

Reanudada la sesión, se tomó el acuerdo de comisionar al Jefe Ejecutivo para que se pusiera al habla con el Sr. Juan Mickles, y le ofreciera el cargo vacante de Director.

Reforma de los Estatutos.— El Sr. Presidente recuerda que está pendiente la publicación de los Estatutos aprobados por el Directorio con las modificaciones introducidas y la citación a Asamblea.

El Sr. Avaria hace indicación para que, junto con la citación a Asamblea, para la aprobación de los Estatutos, se cite también para proponer a los socios que resuelvan sobre la adquisición de una Casa de Campo en los alrededores de Santiago o de una casa en la ciudad, que sea la sede definitiva del Club.

La carrera de motocicletas.— El Sr. Betteley da cuenta de haberse realizado la Carrera de Motocicletas entre Santiago-Valparaíso-Santiago, sin que se registraran inconvenientes, ni accidentes de importancia, y con un éxito deportivo halagador.

Condolencia a la familia del Dr. Torres.— El Sr. de Larrachea da cuenta del trágico fallecimiento de uno de los socios de la Institución, el Dr. Manuel Torres Boonen. El Directorio deja constancia del pesar con que ha recibido la noticia de su muerte, y acuerda enviar una carta de condolencia a los deudos.

El Sr. Presidente ofrece la palabra.

El Sr. Avaria pregunta si, conforme a un acuerdo anterior, se lleva un libro de acuerdos del Directorio, y el Sr. Secretario informa que se está realizando el trabajo, comprendiendo las sesiones desde el 1.º de enero del año en curso.

El Contrato de la Revista.— El Sr. Presidente dice que está pendiente el contrato de la Revista oficial del Club.

Informa el Sr. García que ha realizado el estudio que se le encomendó y que sólo falta ponerse al habla con el Sr. Gumucio, para tratar en el referente al precio, lo que estará terminado para la próxima semana.

La Unificación.— El Sr. Presidente dice que está pendiente también el proyecto de unificación de las entidades automovilistas del país.

Se acuerda que, para la sesión próxima, se resuelva definitivamente el asunto, para iniciar cuanto antes las gestiones de unificación que están pendientes desde hace varios meses.

Siendo las 20.45 horas, se levanta la sesión.

N.º 117 DE 25 DE MAYO DE 1931

Se abre la sesión a las 19.45 horas. Preside el Sr. Veloso. Asisten los directores Sres. Barahona, Avaria, Cruz y Silva.

El Sr. Blurton excusa su inasistencia por enfermedad.

Acta anterior.— Es aprobada sin modificaciones.

Cuenta.— El Sr. Presidente da cuenta:

1.º De la nota de la Alcaldía que transcribe las opiniones del Sr. Director de Tránsito en lo referente al uso obligatorio de gorra uniforme en los chauffeurs profesionales, y a las patentes particulares en automóviles de alquiler.

2.º La carta del Sr. Juan C. Benard alusiva al paradero de automóviles en la Plaza de Armas. Se acuerda transcribir la carta al Sr. Director de Tránsito, insinuándole la conveniencia de tomar alguna medida para hacer más fácil la entrada y salida de automóviles en dichos paraderos.

3.º Se da lectura a la carta del Sr. Callis que ofrece insignias en hierro enlazado para los Hoteles y Garage recomendados por el Automóvil Club de Chile. En cuanto a la forma en que se otorgaría a los Hoteles y Garages recomendados, se toma el acuerdo de que cada hotel o garage pague el valor de costo, comprendiendo el distintivo, sostén de hierro, etc., y debiendo castigarse anualmente el avalúo de la insignia con el 20 por ciento de su valor.

En cuanto a las insignias de automóviles, cuya existencia es reducida, se acordó pedir 250 a Alemania.

4.º La Asociación de Automovilistas de Valdivia ha solicitado se le envíen 80 insignias con el distintivo de "Valdivia", al precio indicado en cartas anteriores y cien carnets. Se acordó ordenar el trabajo cuando el Sr. Callis haga entrega de la muestra de las insignias que fabricará.

5.º Don Hans Leser ofrece confeccionar insignias para ojal. Se acuerda solicitarle cotización por insignia en un todo iguales a la adoptada por el Club para los automóviles y del tamaño más pequeño posible.

Don Federico Ebert ofrece descuento del 20 % en los trabajos de taller de su garage, para los socios del A. C. de Chile. Se acuerda pasar los antecedentes a la Comisión Técnica.

7.º El Gerente de la Cía. de Teléfonos, insinúa al Club la idea de colocar en los postes telefónicos del camino a Valparaíso cada 8 o 10 kilómetros, aparatos de teléfono para uso de los socios, para lo cual, el Club podría adquirir la línea existente y esa Empresa daría toda clase de facilidades, colocando a precio de costo los aparatos y asegurando su mantención con un total de 800 pesos anuales por aparato, con un mínimo de diez. El Directorio acordó contestar al Sr. Gerente que era muy laudable e interesante la idea, pero que en la actualidad el Club carece de los recursos que demandaría una iniciativa como la aludida, lamentando que esa situación no permita dar a los socios la franquicia de referencia.

8.º Se da lectura a la carta del Dr. De Ramón alusiva al paradero de automóviles en la esquina

de calle Londres y a la gestión de un carabinero de tránsito que regule el tráfico en dicha esquina con Alameda.

Se determina contestar, dándole a conocer la gestión realizada en tal sentido e informar de la petición a la Dirección de Tránsito.

Fueron aprobadas las siguientes solicitudes bien informadas:

Señor Eduardo Sylvester R., presentado por don Julio C. Campos.

Señor Baltazar Bustamante M., presentado por don Antonio Eichorn.

Señor Federico Cooper A., presentado por don Jorge Garrido Matte.

Señor Pedro Jaramillo Bruce, presentado por don Guillermo Franke.

Señor Carlos Roveri A., presentado por don Alberto Hamuie.

Señor Fernando Sepúlveda O., presentado por don Elías Veloso R.

Señor Manuel Aránguiz L., presentado por don Miguel Baeza S.

Señor Juan de Solminihac K., presentado por don Juan de D. Bobadilla.

Señor Ernesto Reyes L., presentado por don José Manuel Frontaura.

Señor Víctor Alamos L., presentado por don Manuel Barahona Vargas.

Señor Ricardo Kessler Z., presentado por don Ricardo Fischer V.

Señor Antonio Tobar Pinochet, presentado por don Vasco de Larraechea.

TABLA:

Elección de Director.— El Sr. Presidente informa que está pendiente de elección el nuevo Director que ha de llenar la vacante dejada por el Sr. Castro. El Sr. Larraechea informa que conforme al acuerdo anterior se entrevistó con el Sr. Mickle, a quien ofreció el cargo, pidiéndole lo aceptase, como una prueba de su deseo de colaboración en pro de nuestro Club. Agregó que había obtenido su aceptación. El Sr. Presidente puso en consideración el nombre del Sr. Mickle, el que fué aceptado por unanimidad.

Carrera del Kilómetro Lanzado.— El Sr. Larraechea da cuenta de que el Gerente de la Cia. Chilena de Tabacos había acordado donar la cantidad de 5,000 pesos destinados a premios para una próxima carrera del Kilómetro Lanzado que se efectuará el día 21 de junio próximo entre San Bernardo y Cisterna.

Contrato de la Revista.— El Sr. Presidente informa que está en Tabla el contrato de la Revista.

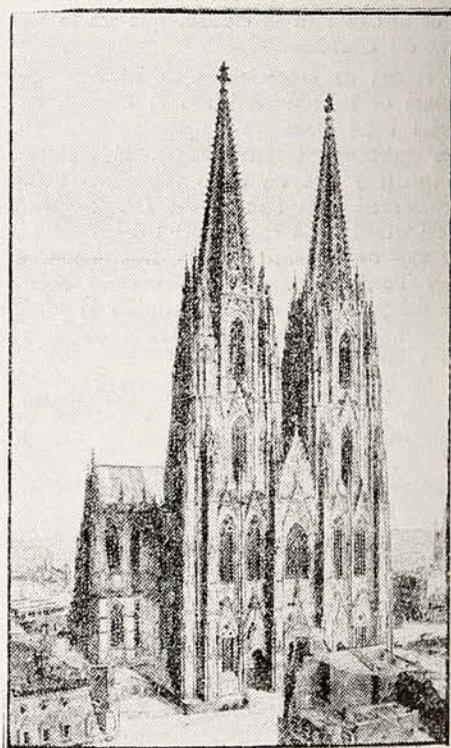
El Sr. García, comisionado por el Directorio para estudiar la proposición de la Revista Auto y Turismo informa que el contrato por el cual se rige actualmente es anticuado y no cuadra con la situación actual debido al aumento de tiraje. Agrega que el aumento de precio es perfectamente justificado, porque ha consultado los presupuestos de diversas imprentas y ha tomado en cuenta la disminución de las entradas por concep-

to de avisos. Refiriéndose a la propuesta del Sr. Kaulen, dice que el precio a que este señor ofrece lanzar una publicación lo llevaría a un fracaso, pues sólo podría justificarse en casas impresoras que puedan prorratarse las pérdidas con otras publicaciones que tengan. Agregó el Sr. García que no hay razón para cambiar de empresario ni de revista, conforme al juicio expresado por varios directores, por cuanto se ha reconocido la buena voluntad del propietario de Auto y Turismo: jamás ha habido quejas ni dificultades con el Club. Termina manifestando que es de opinión que se celebre el contrato propuesto al precio de \$ 0.90 el ejemplar.

Se acordó comisionar al Secretario para proceder a la redacción del contrato con la Empresa Auto y Turismo.

Reforma de los Estatutos.— El Sr. Barahona da lectura a los párrafos de los distintos artículos que se acordó modificar en su redacción, correspondientes a los nuevos Estatutos. Aprobados los Estatutos, se acordó publicarlos en la Revista haciendo al mismo tiempo la citación correspondiente a los socios para la segunda quincena del mes de junio.

Siendo las 21 horas se levantó la sesión.



La histórica Catedral de Colonia constituye una de las más sobresalientes bellezas europeas. Esta antigua construcción fué consumida por un voraz incendio en 1248 e inmediatamente se inició su reconstrucción. Después, debido a guerras y otras causas sólo vino a terminarse su restauración hace 50 años.

CINES Y TEATROS

BREVE CHARLA CON IMPERIO ARGENTINA

LA BELLA INTERPRETE DE "SU NOCHE DE BODAS"

Las doce, hora de la comida en Francia y por lo tanto en el restaurant de Paramount-City. Sonó la sirena que señala el "alto" en el trabajo y grupos abigarrados van penetrando en el restaurant.

Argentina: pequeña, morena y delgada, 50 kilos, Star Cinematográfica.

—Buenos días Imperio.

—Buenos días.

—¿Ha terminado ya su primera película para la Paramount?

—Recién anoche.

—Y ahora ¿a Madrid?

—Sí, diez días de descanso y otra vez a Joinville. La Paramount me ha agregado a un elenco español con un contrato por seis meses prorrogables, esta misma mañana he firmado el contrato que colma todas mis aspiraciones en el mundo del cinema. Se me paga bien y se me facilita un trabajo brillante. La se-



Un conjunto encantador (de derecha a izquierda) Imperio Argentina, Marlene Dietrich y Suzy Vernon.

—Bon jour. Buon giorno. Buenos días, etc., porque aquí se hablan todos los idiomas.

—Camila Horn habla inglés, el inglés que aprendió en Hollywood, más allá, Olga Tschekowa con su lunar picante como un grano de pimienta, dialoga en alemán con Dmitri Buchowetzky, al fondo Suzy Vernon, pequeña y morena, resume en francés sus recuerdos de Estados Unidos.

—Magnífico país y magnífico clima, pero eso de beber siempre agua!

Por fin en una mesa contigua a la de Suzy, gran ronda de estrellas "On parle Espagnol", he aquí a Imperio

segunda película que voy a hacer cae ya dentro del contrato. Parece que es otro "vaudeville" musical como el que acaba de interpretarse bajo la dirección de Luis Mercanton.

¿Le gustan a Ud. los "vaudeville" en el cine?

—Mucho, y los dramas. En el cinema me gusta todo.

—¿Está Ud. contenta de que por ahora su destino como artista cinematográfica se halle en manos de una Empresa de los Estados Unidos?

—Encantada.

—¿Por qué?

—El cinema estadounidense simboliza la acción rápida, el dinamismo,

(Continúa pág. 364)

Marlene

Conocí a Marlene Dietrich en una fiesta dada con motivo de su llegada a Hollywood. La vi últimamente hace siete meses cuando salía hacia el puerto para embarcarse a Alemania. En tan breve lapso Marlene se ha afirmado de tal manera, tan súbito ha sido su ascenso a la cima de la gloria cinematográfica que parece increíble, cosa de magia.

Sin excepción alguna, todos los actores que hoy gozan de renombre universal necesitaron años para alcanzarlo. El mismo Chevalier que pareciera una excepción, había triunfado plenamente en Europa antes de conquistar el mundo desde Hollywood. Marlene, en cambio, pasó la fama regional de Berlín y Viena a la popularidad máxima con una sola película: "El Ángel Azul", éxito asombroso que afianzó y extendió después con "Morocco".

Uno de los factores de él ha sido a no dudarlo Joseph von Strenberg el joven "metteur en scene" que ha diri-

gido hasta la fecha todas sus películas, las dos nombradas y Fatalidad. Pero el factor principal es la misma Marlene.

Como un ópalo cambiante, sabe reflejar los más opuestos aspectos del alma femenina. Es, según feliz expresión de un crítico, la mujer que las compendia a todas.

Uno de sus mayores encantos, es la voz cálida, plena y flexible. Cuantos la hayan oído en "Morocco" recordarán la inflexión deliciosa que daba al simple monosílabo "yes". A propósito de esto es interesante oírla:

He trabajado de firme — me decía Marlene — hasta hacer de esa palabra tan común y corriente algo nuevo. No había día que no practicara su pronunciación tres o cuatro veces.

Esta confidencia da una idea clarísima de los elementos principales del éxito sin paralelo de Marlene: La perseverancia y naturalmente Marlene Dietrich.

LA EMPRESA CLARO Y PEREZ
CUENTA CON LOS MEJORES
TEATROS DE LA CAPITAL

Teatros:

A. FLORES

CARRERA

O'HIGGINS

ESMERALDA

ACUDA UD. A VER LAS MEJORES
PRODUCCIONES EN ALGUNOS DE
NUESTROS TEATROS

SOLO EL

Teatro DIECIOCHO

puede presentar espectáculos de la calidad y variedad de

**LUCES DE LA CIUDAD (Chaplin)****CHERI - BIBI (Vilches)****DESHONRA (Marlene Dietrich)**

por la calidad insuperable de su equipo Western Electric y los contratos para exhibir exclusivamente, en el barrio, las películas de Artistas Unidos, Fox, Metro, Paramount y Max Glucksmann.

HOLLYWOOD ENTRE BASTIDORES

Conversando en días pasados con un chileno que viene llegando de Hollywood donde le tocó actuar en algunas películas, tuvimos oportunidad de escucharle un caso curiosísimo ocurrido en la filmación de una escena de la película "En cada puerto un amor", exhibida el mes pasado en esta ciudad.

—Llegamos muy puntuales a la hora que nos habían citado, nos contaba nuestro amigo, — no sabíamos nada acerca de la escena que íbamos a filmar. Junto con nosotros llegó un automóvil - ambulancia. Descendieron de él varios practicantes con una cruz roja en el brazo. Armaron una mesa y comenzaron a colocar en ella vendas, algodones y desinfectantes. Extrañado pregunté qué significaba todo eso y con toda naturalidad me respondieron:

—Hoy se filmará la pelea.

—Efectivamente era así. El Director nos dió las instrucciones del caso. La escena se desarrollaba en una cantina y había que hacer una pelea a bofetada limpia entre varias personas. Por mis hechuras de matón me habían dado el rol de cantinero y me colocaron una cicatriz que me atravesaba toda la mejilla derecha.

Las últimas instrucciones fueron estas:

—“No lo tomen muy en serio, pero sí, que salga lo más natural posible”.

No fué en vano la precaución de llevar los practicantes. Después de filmar la escena había tres de mis compañeros curándose rasguños y heridas leves.

Esto es lo que no se ve en las películas y que no deja de ser muy interesante.

LA MÚSICA Y SU HISTORIA

No obstante ser la música el sublime lenguaje del alma, no para todos es dado comprenderla, pero a ello puede llegarse por medio de una cultura adecuada.

Desde el siglo IV, hasta nuestros días, la música es y será la reina de las Artes.

En la Grecia, que ha desempeñado tan importante papel en la historia, la música ocupó uno de los primeros puestos. En efecto, los griegos llegaron a utilizar su alfabeto para la notación musical, añadiendo signos a medida que fueron necesarios. En el siglo sexto, antes de Jesucristo, el famoso matemático Pitágoras, nacido en Samos, tocaba admirablemente la lira y fué el inventor del "Monocordio". Y para hacer una breve reseña histórica al respecto, citaré algunos otros griegos notables como: Timoteo, poeta y músico de gran inteligencia, quizás genio de alma muy sensible y elevada; Euclides y Aristógenes, discípulos distinguidos del Maestro, filósofo y músico, el gran Aristóteles, que escribió numerosos tratados acerca de la educación musical; Euclides, notable matemático y físico que, escribió sabiamente la división de los sonidos y de ahí, que hasta nuestros días, podemos apreciar y comprender el valor de las siete figuras musicales; una de ellas se ha hecho muy común, dada su singularidad. ¿Qué valor tiene una negra?

el afán de vivir, la vida es clara en esas películas.

—¿El viaje a Hollywood figura en su contrato?

—Sí, ésta será la segunda parte. Hay que andar con pie muy seguro. El que fracasa en Hollywood ya puede dedicarse a otra cosa. Las puertas del cinema se abren allí para siempre. O se cierran.

Alex.

Así como la Grecia supo darle el valor que tiene la música, podría enumerar otras tantas, que sería largo escribir, sólo quiero dejar establecido que la cultura general de los pueblos ha sido y será a base de las Artes, especialmente la música, que habla más íntimamente a los sentidos.

Pasando a nuestra época, puedo citar a Alemania, que no sólo se conoce en el mundo entero por su ciencia, sino también por su música sabia, de combinaciones profundas y filosóficas, por sus canciones populares, etc. Y así por el estilo, son Francia, Italia, España, etc., donde el niño desde que



El nieto del Rey del Vals. En una fiesta de caridad efectuada en Londres Johan Strauss nieto del famoso Rey del Vals dirigió la orquesta. Como último número de esa fiesta Strauss tocó violín acompañado al piano por el Príncipe de Gales.

comienza las primeras letras en la escuela primaria, comienza también a entonar los cantos populares de la tierra, desarrollándose intelectual y espiritualmente, formándose de esta manera, el ambiente cultural que todo pueblo civilizado debe tener.

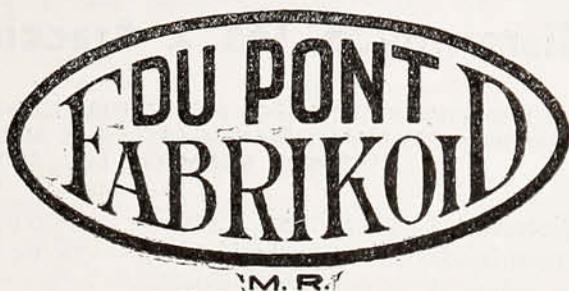
Carlos Melo Cruz.

Sec. de la Soc. Compositores Chilenos.

PROGRESE!

siga el ejemplo de tantos garages
 y carrocerías, que trabajan
 únicamente con los materiales

D U P O N T



“Fabrikoid” para tapicería - Telas “Teal” para Capotas
 sport - “Pontops” para toda clase de Capotas

TRES PRODUCTOS INMEJORABLES DE NO
 MAS PRECIO QUE LOS DE LA COMPETENCIA

Por mayor:

PEREZ, VALDES y Cía. Ltda.

MONEDA 1062 — SANTIAGO

Audiciones musicales de la Universidad de Chile

En los primeros días de mayo inició, en el año en curso, su programa de extensión cultural la Universidad, con una serie de grandes conciertos sinfónicos, a cargo del Departamento respectivo y del Conservatorio Nacional de Música. Dichas audiciones se verificaron en el Teatro Municipal y en los grandes teatros populares de los diversos barrios de Santiago, con lo cual se procuró llevar hasta el seno del público más culto y de las clases trabajadoras, los ecos de la buena música sinfónica.

Tanto la amplia sala del Municipal como la de los otros teatros populares, se vieron, en cada audición, repletas por un público tan enorme como entusiasta, que acogió, con el más vivo interés, estos conciertos, encargados de contribuir a la difusión de los grandes maestros

de la música de todos los tiempos.

Por otra parte, esos conciertos, como las conferencias y demás audiciones, han comenzado a ser popularizadas por la radio difusión en todos los sectores de Santiago y en todas las ciudades del país, mediante los servicios de la estación suplementaria instalada en el local de la Universidad y mientras puede contar con la estación definitiva de gran poder que habrá de instalarse en breve.

Daremos el programa de Julio:

El 3. Audición de Música Francesa antigua.

El 20. Estudio de la Polifonía.

El 29 hará su cuarta disertación sobre Historia de Música don Guillermo Santa Cruz, disertando sobre el apogeo de la polifonía en los siglos XV y XVI. Desarrollo gigantesco del arte musical en Europa, etc.

Aumentan los vehículos motorizados y disminuyen los a tracción animal

DATOS QUE HAN SIDO RECOPIADOS POR LA DIRECCION GENERAL DE ESTADISTICA. — DOS CUADROS QUE PERMITIRIAN APRECIAR EL MOVIMIENTO HABIDO EN ESTA MATERIA DURANTE LOS ULTIMOS AÑOS

La Dirección General de Estadística ha terminado la recopilación de los datos sobre el número de vehículos existentes en el país en 1930. Se desprende de ella que todos los vehículos motorizados han tenido aumento, especialmente los automóviles para pasajeros, que de 23,963 en 1929 subieron a 27,820 en 1930, de los cuales un 44,2 % corresponde a

vehículos matriculados en la provincia de Santiago.

En cambio los vehículos de tracción animal han descendido a 9,545, siendo especialmente importante la baja habida en los coches y carretas.

El siguiente cuadro permitirá apreciar los aumentos y disminuciones observados:

DETALLE	1930	1929	1928
I.—Vehículos motorizados			
a) Automóviles para pasajeros	27,820	23,963	18,741
b) Autobuses para pasajeros	1,863	1,734	1,889
c) Camiones para carga	12,831	10,251	7,036
d) Motocicletas	690	525	311
TOTAL I.	43,204	36,473	27,977
II.—Vehículos de tracción animal			
a) Coches para pasajeros	4,690	5,742	5,149
b) Carretelas y carretones	19,217	19,470	22,578
c) Carretas	67,067	75,307	66,191
TOTAL II.	90,974	100,519	93,918
III.—Vehículos de tracción animada			
a) Bicicletas	12,170	9,057	7,575
b) Carretones de empuje	1,213	910	1,148
TOTAL III.	13,383	9,967	8,721

Es interesante relacionar el total de vehículos existentes en el país, con los tres grandes grupos en que se detallan. El cuadro siguiente demuestra que, desde 1919, mientras el total de ve-

hículos a tracción animal ha ido paulatinamente descendiendo, en cambio, los vehículos motorizados y a tracción animada han logrado un sensible aumento.

Años	Vehículos Motoriz.	Vehículos de trac. an.	Vehículos de trac. animada	Años	Vehículos Motoriz.	Vehículos de trac. an.	Vehículos de trac. animada
	%	%	%		%	%	%
1930	29,3	61,7	9,0	1924	8,8	86,2	5,0
1929	24,8	68,4	6,8	1923	7,5	88,2	4,3
1928	21,4	71,9	6,7	1922	7,5	88,4	4,1
1927	18,5	75,6	5,9	1921	7,8	88,5	3,7
1925	12,5	83,3	4,2	1920	8,3	87,8	3,9
1926	15,1	80,0	4,9	1919	8,2	86,9	4,9

EL E. S. REGULATOR

En los primeros días del mes en curso, se realizó en el garage San Martín, ante numerosas y distinguidas personas especialmente invitadas, una demostración práctica de los benefi-

Antes de informar cómo funcionan estos economizadores que han sido patentados en los principales países, debemos consignar que el término medio de economía que rinden,

oscila entre el 33 y 50 por ciento, según los certificados a que hacemos referencia y según los coches en que han sido probados.

El público asistente al acto inaugural que mencionamos, entre los que figuraban autoridades y destacadas personas de la vida automovilista, pudo apreciar los detalles de construcción del "E. S. Regulator" que está basado en su funcionamiento en un principio de



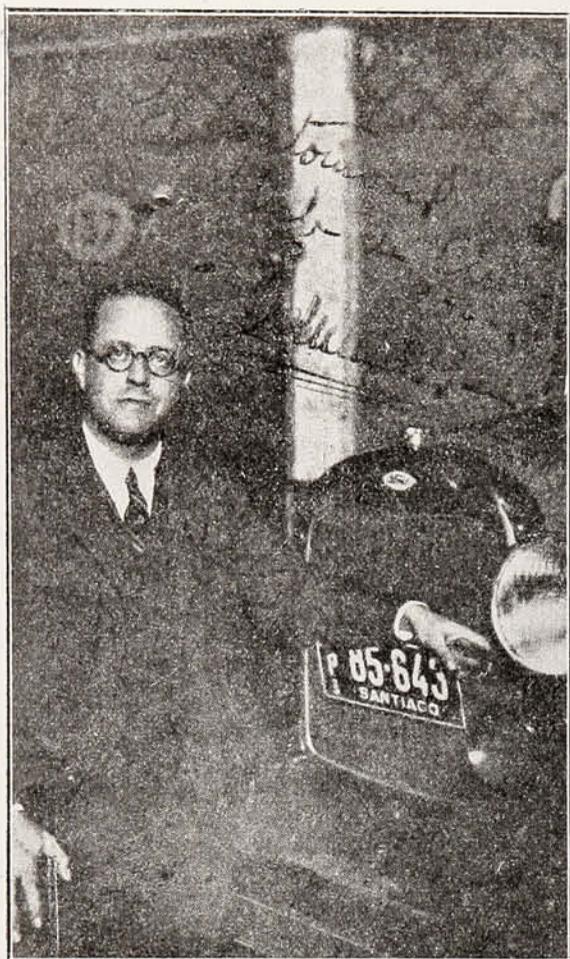
El señor Sancho explica a los concurrentes las condiciones del dispositivo que constituye el invento del E. S. Regulator.

cios que aporta el uso del economizador "E. R. Regulator" de que es inventor el Sr. E. Sancho y que fabrica la firma Hammersley Sancho y Cía. Ltda.

Las experiencias que se realizan desde hace varios meses, antes de darlas a conocer del público, han dado magníficos resultados, como lo comprueba el crecido número de certificados otorgados por automovilistas serios y sobre todo, por autoridades de la Dirección de Tránsito, como los Srs. Oscar Concha y Patricio Valdívieso, etc., que constituyen la mejor garantía de seriedad.

lo más simple y por lo tanto de lo más eficaz también.

No se trata de introducir en el motor, partículas de vapor que a la larga pueden perjudicar al motor mismo con el aumento de la compresión, ni de ningún otro sistema de los muchos que han sido inventados para economizar combustible. "E. S. Regulator", tiene un funcionamiento tan simple como eficaz, y en realidad, limita su acción a evitar que el motor siga aspirando gasolina cuando el conductor saca el pie del acelerador, reduciendo el paso por el surtidor principal proporcionalmente al esfuerzo.



Sr. Eduardo Sancho, inventor del E. S. Regulator

excepto cuando se para a fondo que deja libre todo el paso. Es sabido que en tales condiciones y sin quitar el embrague, el motor continúa funcionando a la velocidad que le imprime la inercia que lleva el vehículo en la calzada, y que los pistones por lo tanto continúan efectuando el trabajo de absorción de gasolina que no beneficia en ninguna forma al coche, toda vez que la entrada en sí, es menos que la velocidad de marcha. En consecuencia ese combustible se quema inútilmente, y a la larga significa un gasto considerable para los automovilistas.

"E. S. Regulator", funciona, interrumpiendo instantáneamente el pase de la gasolina al cilindro, cuando se saca el pie del acelerador o se deja de ejercer presión sobre él. Así pues, en la marcha diaria, la economía varía como lo atestiguan los certificados entre el 33 y el 50 por ciento, lo que no es despreciable.

El aparato es sencillo, de fácil colocación y de una construcción esmerada que compite con cualquier construcción extranjera.

Entre las características ventajosas de este economizador pueden consignarse además de las de economía, la de que no ensucia el motor al quemar inútilmente un combustible que no se aprovecha; impide el desgaste del aceite, que como se sabe se produce indefectiblemente por las filtraciones de bencina que se producen entre los anillos de los cilindros; y finalmente evita recalentamiento, ya que cada vez que deja de funcionar el acelerador, en vez de gasolina penetra aire frío a los cilindros, lo que contribuye a una mayor refrigeración.

Somos por principio enemigos de ocuparnos de invenciones que no estén prácticamente reconocidas como buenas, y en el caso, por la propia experiencia nos ocupamos con gusto de esta patente chilena, que viene a beneficiar a la mayoría de los automovilistas, ya que por el momento se adapta al carburador Zenith especial para Ford modelo A y AA y para el día 1.º de julio se adaptará a los carburadores Solex y Marvel, con la cual Citroën, Buick, Hudson, Essex, G. M. C., etc., etc. podrán utilizarlo.

Amoldar el consumo al esfuerzo éste es el ideal conseguido con el E. S. Regulator.

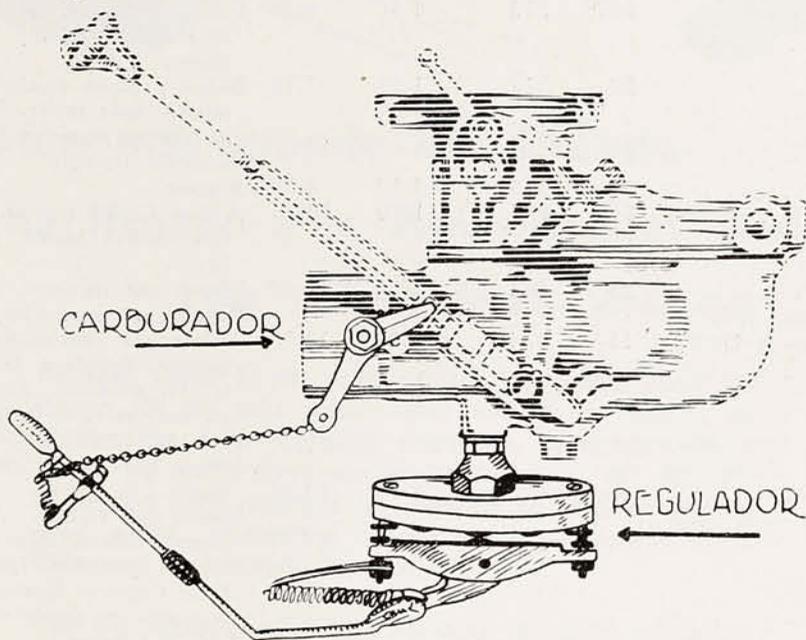
EL E. S. REGULATOR

PATENTE N.º 7307, PATENTS PENDING

(ECONOMIZADOR DE BENCINA)

LE BRINDA LA OCASION DE CONTRARRESTAR EL ALZA CONTINUA EN EL PRECIO DE LA BENCINA, HACIENDOLO

Economizar el 30 por ciento de combustible



El E. S. REGULATOR sólo se puede colocar a los auto "FORD" modelo A y AA y camiones, dentro de un tiempo más lo ofreceremos para todo auto y camión. El precio es de \$ 190.00 COLOCADO, GARANTIZADO por todo el tiempo que esté colocado en el coche.

CARAGE SAN MARTIN, 2.º piso, Box 128

CALLE SAN MARTIN 64

HAMMERSLEY SANCHO & Cía. - AGUSTINAS 1090

AL DIRIGIRSE A LOS AVISADORES SIRVASE MENCIONAR "AUTO Y TURISMO"

PARA LOS QUE VIAJAN AL SUR

Nuestro consocio don Miguel Tejada, realizó recientemente y antes de la época de las lluvias un viaje al Sur, que no hemos podido publicar con anterioridad por la absoluta falta de espacio.

Aunque es posible que algunos tramos se encuentren en esta época en

condiciones no muy buenas, estimamos que siempre es oportuno dar a la publicidad el informe que el Sr. Tejada nos remite, ya que en él encontrarán los interesados el kilometraje y el tiempo de recorrido que puede servir de base para cualquier viaje que se pretenda realizar.

Puntos del recorrido	kilometraje parcial-total		Horas de marcha parcial-total		Observaciones
Santiago-Rancagua	87		1.40		Muy bueno y bueno
Rancagua-San Fernando	54	141	1.15	2.55	Bueno
San Fernando - Curicó	62	203	1.35	4.30	Bueno
Curicó-Talca	69	272	1.50	6.20	Curicó a Lontué bueno. A Molina e Itahue malo. A Talca muy bueno.
Talca-Linares	57	329	1.15	7.35	Bueno y partes regular por haber mucho ripio suelto. Pasado Villa Alegre seguir a Linares por Estación Putagán.
Linares-Parral	44	373	1.15	8.50	Regular.
Parral-Chillán	64	437	1.50	10.40	A San Carlos regular. A puente Río Chillán bueno, resto regular.
Chillán-Bulnes	26	463	1	11.40	Menos que regular.
Bulnes-Río Itata vado del Roble, camino a Quillón	11	474	0.25	12.05	Regular, se aprovecha parte del camino en construcción a Concepción. Bajada a la balsa mala, sin señalizar. Averiguar antes cuál es la bajada.
Río Itata-Est. Nva. Aldea del F. C. de Rucapequén a Concepción	18	492	0.40	12.45	Menos que regular, arenoso con huella.
E. Nva. Aldea-Fundo Metrenquil	8	500	0.20	13.05	Menos que regular. Pasado el caserío Coleral sigue bueno y regular por San Ignacio-Rafael Tomé-Penco y Concepción. Este tramo se puede recorrer en 2 ½ a 3 horas.

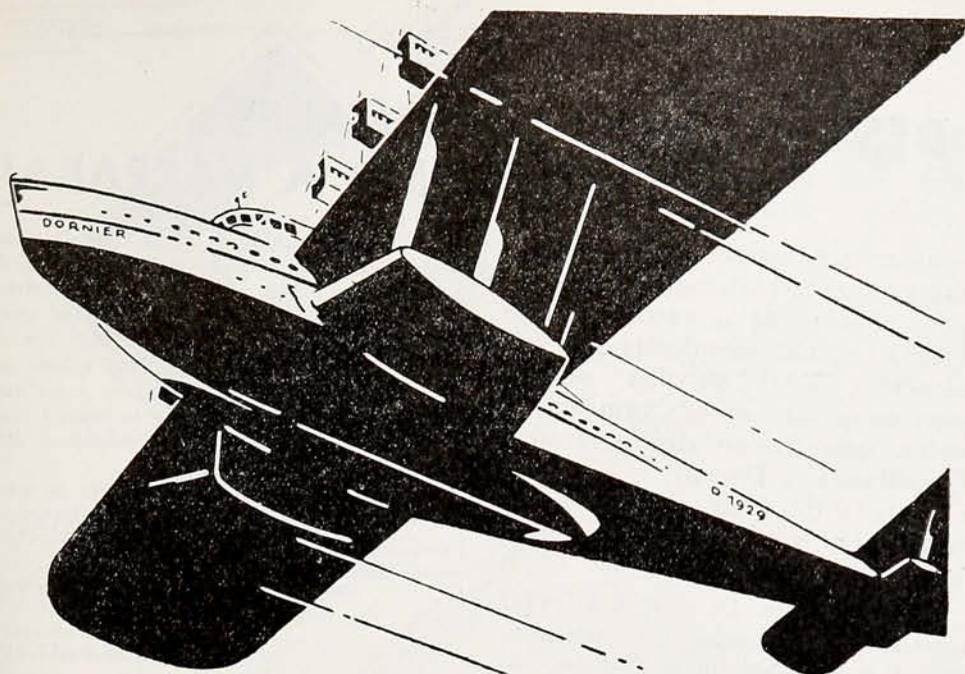
Observaciones generales.

1. **Señalización.**— Desde Linares al Sur es bastante deficiente, principalmente las entradas y salidas de pueblos, donde no existe. El camino longitudinal debería estar indicado en los pueblos por flechas de un color especial que se adoptara. Llama la atención, en general, de que los carabineros del tránsito ignoran las calles de salida a los caminos.

2. **Bencina.**— Hay aprovisionamiento por bombas en casi todos los

pueblos del recorrido. Pero en algunos no funcionan los días festivos. En Convento Viejo hay bombas sin bencina. En Chimbarongo no se vendía por ser domingo. El precio va subiendo a medida que se aleja de Santiago y llega a tener un recargo hasta de \$ 0.20 por litro, lo que parece un exceso.

3. **Caminos de Lontué a Molina e Itahue.**— Siendo ésta una de las zonas vinícolas más ricas del país, abisma el mal estado, y todavía en esta época, en que se conserva su camino



**El avión más grande del Mundo
ha llegado a la América del Sud
con Mobiloil Aéreo "H"**

Hazañas como la del Dornier Do-X, escapan fuera del círculo de los más memorables vuelos de ensayo, de exploración o de carácter deportivo realizados hasta ahora. El aceite Gargoyle Mobiloil Aéreo "H" ha sido el elegido para proteger los motores de esta gigantesca nave aérea, precursora de los vuelos regulares entre Europa y la América del Sud.

Use Ud. también el grado correcto de aceite Gargoyle Mobiloil en su automóvil, camión, tractor o máquina agrícola.

VACUUM OIL COMPANY



Mobiloil

LA DESTRUCCION DE SEÑALES EN EL CAMINO A VALPARAISO

En números anteriores dimos a conocer las gestiones realizadas por el Club para obtener de la autoridad que se castigue a los automovilistas que voluntariamente destruyen las señales luminosas colocadas en el camino a Valparaíso, que fueron casi arrasadas entre Casablanca y Puerto.

Con motivo de tales gestiones, se han cruzado las notas que publicamos a continuación:

Santiago, 10 de abril de 1931.

El Departamento de Turismo del Ministerio de Fomento y el Departamento de Caminos de la Dirección General de Obras Públicas, han estado colocando durante el año ppdo., señales de caminos con espejos captadores de luz, que permiten una visión clara de las variaciones del camino durante la noche.

Esta señalización, que es lo más moderno que existe, está llamada a evitar muchos accidentes y a prestar un servicio eficaz a los automovilistas.

Desgraciadamente, la falta de cultura del público y aun de los propios automovilistas que en muchas ocasiones disparan sus revolvers contra los vidrios de estas señales, con una inconsciencia digna de una dura calificación, ha hecho que gran parte del trabajo realizado, se encuentre destruido en un corto plazo de tiempo.

principal, contrastando con el buen camino que atraviesa la estéril región de Camarico a Talca.

4. Camino de Chillán a Bulnes.— En esta época menos que regular a malo. Por su consistencia gredosa y falta de desagües en invierno debe ser intransitable.

La espléndida carretera que se construye de Concepción a Bulnes, y que pronto estará terminada, exige obligadamente su prolongación hasta Chillán, máxime cuando se trata sólo de 26 kilómetros.

5. Puentes.— A excepción del Río Lontué, puente colgante que se halla en peligro de caer, los demás están buenos. Falta construir el del Perqui-lauquén que en esta época se atraviesa por pasarela (pago \$ 2) y el del Li-guay que también tiene pasarela.

Así, por ejemplo, en el camino de Casablanca a Valparaíso, de más de ciento veinte señales colocadas, hay ochenta destruidas o semi-destruidas.

Como hechos semejantes que revelan una profunda incultura deben ser reprimidos con energía, agradeceré a US. que, si lo tiene a bien, se sirva impartir las instrucciones del caso a las autoridades respectivas, a fin de que se persiga con rigor a quienes se descubra en la comisión de estos delitos.

Cree el infrascrito que, a ejemplo de otros países, sería conveniente aplicar al delincuente sorprendido, una pena de presidio de cinco días, incommutable, para sancionar su incultura.

LUIS MATTE L.

Santiago, 19 de mayo de 1931.

Al Ministerio del Interior.

En atención a la providencia N.º 3240, de 21-IV-931, recaída en el oficio F. Nr. 502, de 10-IV-931, que devuelvo adjunto, sobre destrucción de postes señalizadores en el camino de Casablanca a Valparaíso, puedo manifestar a ese Ministerio que, pedido el informe del caso a la Prefectura General de Carabineros de Aconcagua, además del factor de incultura, contribuye a la destrucción de los mencionados postes, la prudencia misma que los automovilistas y conductores de camiones, guardan en la noche al cruzarse con otro vehículo, en cuya ocasión, extremando las precauciones, se abren un poco más que de día. Como el camino es demasiado angosto, y por esta misma causal las señales están muy a la orilla, en muchas ocasiones estrellan o derriban un poste señalizador, con el costado del coche.

Con respecto a las causales de desaparecimiento de los vidrios de refracción de los referidos postes, ello se debe a que éstos sólo están apertados a los tableros, bastando desatornillar las tuercas para quitarlo de su sitio.

Manifiesto a ese Ministerio, a la vez, que la Prefectura General aludida, con el objeto de estudiar la solución de estas dificultades, se ha dirigido al señor Ingeniero de la Provincia, dándole a conocer estos hechos, y pidiéndole al mismo tiempo, que designe una persona entendida en la materia para que, en compañía del Jefe de Carabineros que corresponda, practique un estudio en el terreno mismo, acerca de la conveniencia que existiría en cambiar de ubicación a los mencionados postes señalizadores.

Por último, debo informar a ese Ministerio, que se han impartido terminantes instrucciones al personal que hace servicio en el referido camino, en el sentido de evitar la destrucción de estos útiles e imprescindibles artefactos.

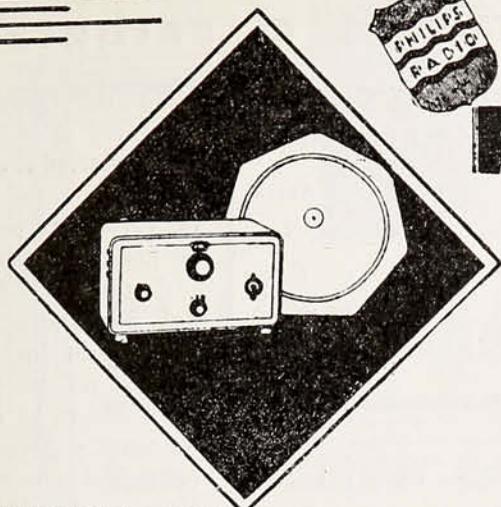
AMBROSIO VIAUX AGUILAR

General de Brigada y Director General.



PHILIPS

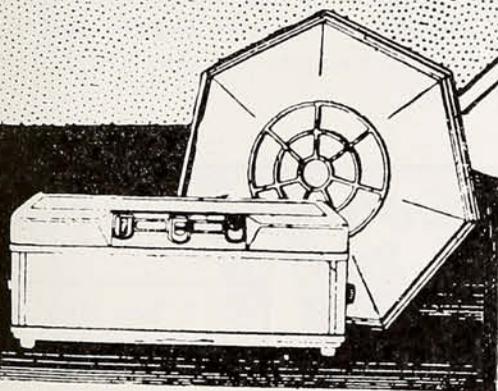
RADIO



CASAPHONE BABY - 2517-23

Una bonita combinación compuesta del nuevo Casaphone, de tres válvulas, y altoparlante magnético de reproducción irreprochable. Esta nueva línea de receptores PHILIPS, reúne en sí, una bonita presentación y precios fuera de toda competencia. Fabricados en tipos para corriente alterna y continua.

Tenemos combinaciones de Receptores y Altoparlantes PHILIPS de todos los tipos para corriente alterna o continua sus precios son, sin duda, los más bajos de plaza. Antes de decidirse a comprar una radio, consulte a nuestros distribuidores y así obtendrá en un PHILIPS la más alta calidad por el más bajo precio



SUPER PENTOPHON 2510-09

La combinación ideal para el hogar, tanto por su bonita presentación, como por la excelente recepción que se obtiene; es, sin duda, el receptor preferido por los "expertos" en radio.

Combinando el SUPER PENTOPHON con el altoparlante dinamo-magnético, tipo 2109, se obtiene una reproducción que por su nitidez, no es fácilmente igualada.

Vea el tanque de vacío y el carburador

El automovilista 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 carburación.

Existen varias condiciones de funcionamiento que de por sí tienden a hacer que 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 muerto);
- 4.—El motor funciona frío, generalmente por hacer un trabajo muy liviano.

Estas causas pueden ser remediadas por el mismo automovilista, en la mayoría de los casos. Pero, si a pesar de ello sigue produciéndose todavía una fuerte pérdida de cuerpo, es aconsejable revisar el sis-

COMO HA VARIADO LA NAFTA

	Antes de la guerra	Ahora
Temperatura necesaria para evaporar el 10 %	70° C	80° C
Para el 20 %	80° C	93° C
Para el 50 %	100° C	130° C
Para el 80 %	120° C	165° C
Calor necesario para evaporarla por completo	180° C	220° 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.

tema de carburación, para ver si el flotador está 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 demasiada altura en la cámara del flotador. Aunque el carburador estuviese ajustado para una mezcla bastante pobre en nafta, eso produce una entrada superabundante de la misma a los cilindros, hasta tanto se corrija el defecto.

Algo parecido ocurre a veces con el tanque 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 del 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.

Explicaciones técnicas de la Vacuum Oil Company.

Los records mundiales que tienen en su favor

Consulte la guía para el tipo adecuado para su motor.



Vea la lista oficial de precios de venta que tienen los distribuidores

DEMUESTRAN QUE EL CASTROL, MAS QUE CUALQUIER OTRO LUBRIFICANTE, ES EL verdadero vencedor de la fricción



Más de 23.000,000 de baterías Willard

**han recibido completa satisfac-
: : ción y buen servicio : :**

El inmenso número de Baterías fabricadas por la Willard, es la mejor prueba para los dueños de Automóviles de su aceptación mundial por sus cualidades de duración y servicio.

Elija Willard cuando Ud. necesite reemplazar la Batería de su Automóvil, tal como lo han hecho 23 millones de personas.

Estos hechos hablan por si solo de la calidad y aceptación que ha tenido Willard en el mundo entero.

“POR EL SERVICIO CRECEMOS”

Agente para Chile desde la Provincia de Atacama a Magallanes

Barahona, Herman Hnos. & Cía.

DELICIAS 866 — CASILLA 32-D. — SANTIAGO

HERMAN Hnos. — Concepción

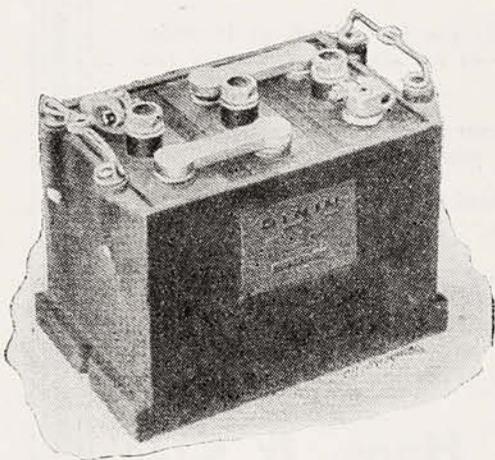
BESA y Cía. — Valparaíso

Willard STORAGE BATTERIES

LAS BATERIAS

D I N I N

REUNEN TODAS LAS
CUALIDADES DE



Duración y Seguridad

Y ASEGURAN A SU
COCHE UNA PARTIDA
FACIL, AUN EN INVIERNO

Simon Hnos. Ltda.

DELICIAS 2114-2118

SANTIAGO

D. Maurice H. Flash

Sus opiniones sobre nuestra organización de tránsito

Hace poco visitó nuestra Capital don Maurice H. Flash, representante general de las fábricas inglesas de los automóviles Singer en Sud América.

Aparte de los motivos que inspiraron su viaje a Chile, de los que damos cuenta en otro lugar, conversamos con el mencionado caballero, instantes antes de ausentarse a Buenos Aires. Quisimos recoger sus impresiones y grato es consignar que como todas las de aquellos que nos visitan resultaron favorables. Pero es muy justo dejar especial constancia de sus palabras entusiastas por la buena organización del tránsito de Santiago.

Mr. Flash, sin propósitos de captarse simpatías de funcionarios determinados, porque no tenía por qué hacerlo, fué elocuente y expresivo en sus palabras de aplauso para la organización del tránsito de Santiago.

Nos dijo, que se iba maravillado de este servicio público, superior al de cualquier capital sud americana y de muchas capitales europeas.

Nos agregó que su sinceridad le había llevado hasta el Sr. Aquiles Frías, Director del Tránsito de Santiago, para felicitarle por su labor y dejar constancia de la grata impresión recibida durante el recorrido que hizo por numerosas calles de nuestra Capital, en donde pudo apreciar la disciplina y el orden implantado y el respeto que merecía al público el carabinero.

Hemos querido consignar estas palabras como un estímulo para el Sr. Frías, ya que estamos seguros de que no serán únicamente rosas las que cosecha desde el delicado cargo que desempeña, sobre todo cuando es común que por cada iniciativa que cambia la rutina de las cosas, para encuadrarnos dentro del marco progresista de la vida moderna encuentra sus resistencias y sus no pocas censuras.

UN SERVICIO AERONÁUTICO COMPLETO



LOS DEPARTAMENTOS OFICIALES ELIGEN LOS VOUGHT CORSAIRS

Los aeroplanos Vought Corsairs que son la dotación corriente del Ejército y la Armada de los Estados Unidos, son también empleados para el servicio militar de la Argentina, Cuba, México, Perú, Japón y la China.

La comprobada solidez de su modelo y construcción, alta velocidad y gastos económicos de funcionamiento y conservación, son las características sobresalientes del Vought Corsair.

Su tren de aterrizaje del tipo de ruedas, con aparatos amortiguadores de choques permiten efectuar aterrizajes suaves en terrenos quebrados y los fletadores Vought principales y de punta de ala son proyectados especialmente para ser lanzados de los acorazados y para amarizar o elevarse en aguas turbulentas. Se ofrecen también con tren de anfibia.

Gracias a los medios y recursos excepcionales con que cuenta la United Aircraft Exports, Inc., ofrece un servicio aeronáutico completo a los gobiernos, empresas comerciales y dueños particulares de aeroplanos.

Divisiones de la United Aircraft

Boeing Airplane Co.
Chance Vought Corp.
Stearman Aircraft Co.
Pratt & Whitney Aircraft Co.

230 Park, Av., Nueva York E.A.U



and Transport Corporation

Sikorsky Aviation Corp.
Northrop Aircraft Corp.
Hamilton Standard
Propeller Corp.

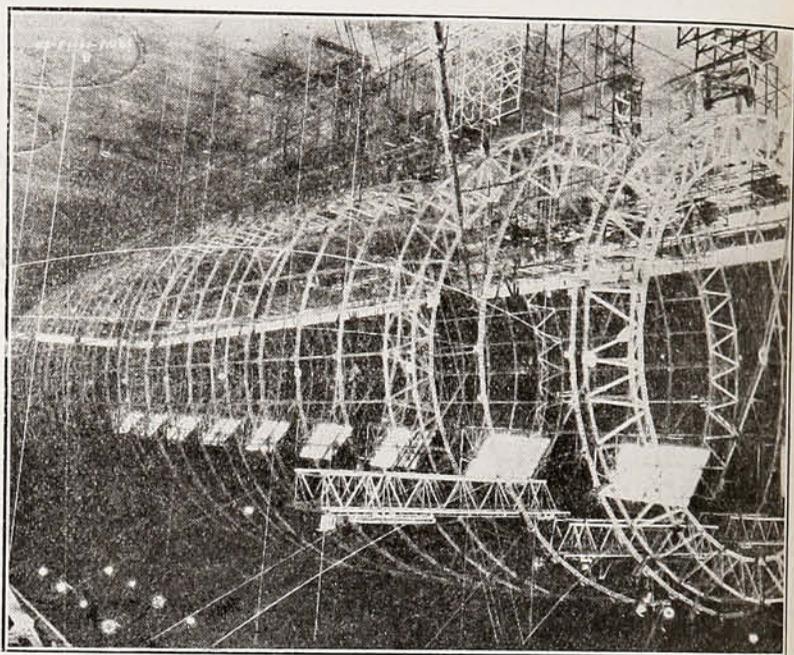
Cablegramas: «Unitedair» N. York

UNITED AIRCRAFT EXPORTS INC.

AL DIRIGIRSE A LOS AVISADORES SIRVASE MENCIONAR "AUTO Y TURISMO"

Construcción de una de las aeronaves más gigantes y modernas del mundo

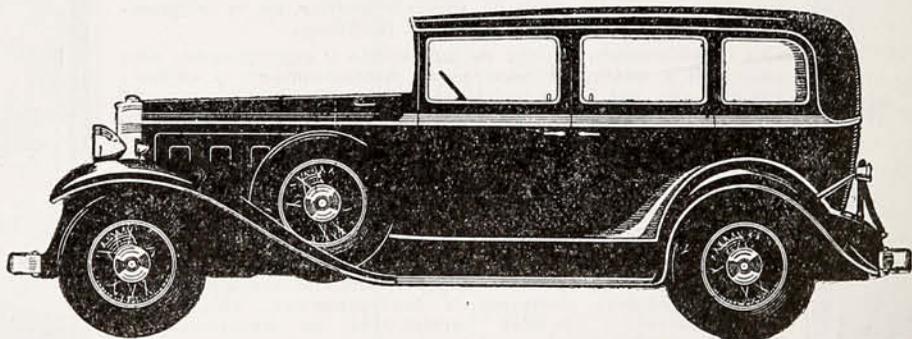
En esta fotografía se ven colocados en posición nueve de los aros principales del armazón de duraluminio del dirigible "Akron". El décimo será izado a principios del año 1931, con el cual la nave tendrá 685 pies de largo, de un largo total que será de 785 pies. La aeronave Akron es una de las dos más grandes del mundo que la Goodyear Zeppelin Corporation de Akron, Ohio EE. UU. está construyendo para la Marina Nor-



teamericana. El lanzamiento de la gigantesca nave se llevará a cabo a principios del verano de 1931.

"MARMON"

8 Y 16 CILINDROS
84 A 200 H. P.
EQUIPADOS CON RADIO



30 AÑOS DEDICADOS A LA FABRICACION DE CARROS FINOS

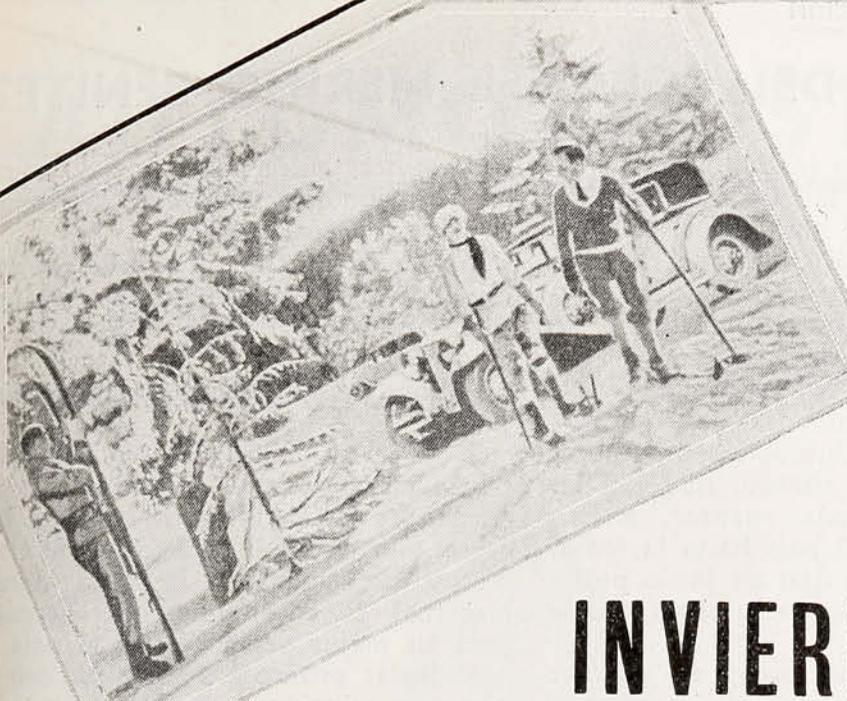
SERVICIO GRATUITO HASTA LOS 5000 KILOMETROS
STOCK COMPLETO DE REPUESTOS

Agente exclusivo para Chile:

Santiago
Delicias 1327

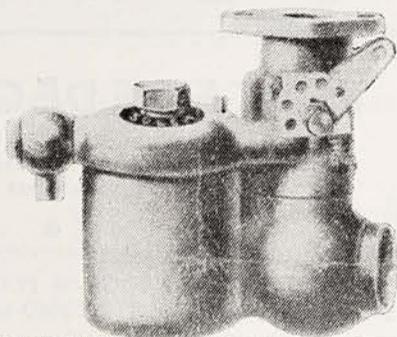
RENE DE TERAN M.

Teléf. 84022
Casilla 1042



INVIERNO...

Ud. no conocerá nunca las molestias de una puesta en marcha difícil... Si su motor está equipado con un



SOLEX

Agentes: SIMON Hermanos Ltda. — Delicias 2114 - 2118

AL DIRIGIRSE A LOS AVISADORES SIRVASE MENCIONAR "AUTO Y TURISMO"

FOR NUESTRA AVIACION

EL VIAJE DEL CORONEL MERINO BENITEZ

Un compromiso ineludible, contraído en ocasión de la visita a Chile del Príncipe de Gales, hizo que el Sub-Secretario de Aviación, Coronel Merino Benítez, fuera enviado en misión especial por el Gobierno, para asistir a las maniobras aéreas de Inglaterra.

El señor Merino, aprovechó también la oportunidad para presenciar en Estados Unidos las maniobras realizadas el mes pasado, que son las más grandes de todas cuantas se han efectuado en aquel país hasta la fecha, y en los primeros días de junio prosiguió su viaje a Inglaterra acompañado de sus secretarios.

El señor Merino podrá así conocer los principales adelantos de la aviación mundial, y estudiar de cerca la organización de los servicios aéreos en las naciones más adelantadas del mundo,

para aplicar entre nosotros todo aquello de bueno que permita las características de nuestra aviación.

Según se nos ha informado, su regreso se efectuará en breves semanas más.

La Línea Aérea Nacional autónoma.

Una de las disposiciones más interesantes en materia de aviación chilena adoptadas en los últimos tiempos, ha de ser, sin duda, el decreto-ley de Gobierno que acuerda a la Línea Aérea Nacional la autonomía que necesita para su mejor desarrollo en el país y para llenar pronto los fines que originaron su creación.

La Línea Aérea Nacional, por la clase de servicios comerciales que presta, necesita indudablemente una indepen-

STERNOL



EL ACEITE DE GRAN LUJO

Se ha conquistado el mercado con una rapidez nunca vista hasta la fecha

LUBRICANTES REFINADOS DE PETROLEOS RUSOS RECONOCIDOS UNIVERSALMENTE COMO LOS MEJORES DEL MUNDO

Alto Punto de Inflamación hasta 245° centígrados
Bajo Punto de Congelación hasta 12° C. Bajo Cero
: : Ausencia Absoluta de Carbón Garantizada : :

Representantes generales:

GEO. C. KENRICK & Co.

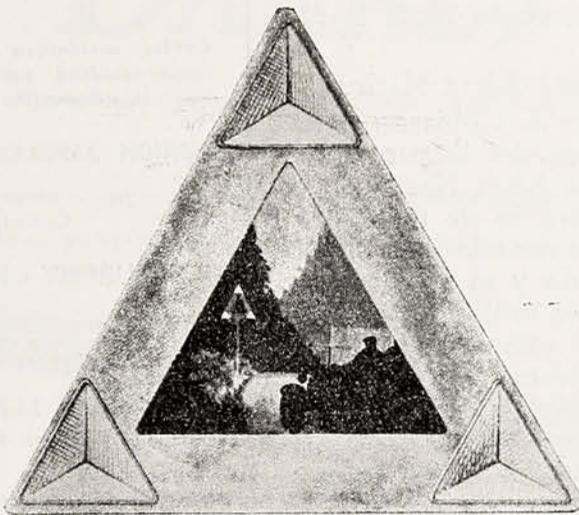
VALPARAISO — SANTIAGO

Coches de gran valor como los MERCEDES-BENZ usan exclusivamente estos lubricantes por ser los que dan absoluta garantía y satisfacción por su alta calidad.

AUTOMOVILISTAS

Exijan en todos nuestros caminos la
instalación de FAROS y SEÑALES

“A.G.A.”



“A.G.A.”

IMPORTADORES Y FABRICANTES DE SEÑALES DE CAMINOS

“A. G. A.” y “FAIRYLITE”

Compañía Chilena “A.G.A.”

SOCIEDAD ANONIMA

Bandera 628 — Casilla 2738 — Santiago — Teléfono 88860

dencia especial para las orientaciones que deban darse a su propio desarrollo. Métodos de desarrollo, controles, adquisiciones e iniciativas deben estar librados a un organismo independiente del resto de la aviación, organismo que está más en contacto con el público y el comercio cuyos intereses sirve.

No dudamos que esta medida, ha de producir antes de poco sus beneficios y ello nos permitirá continuar manteniendo la hegemonía de la aviación sudamericana en la forma brillante en que lo hemos conseguido hasta la fecha.

Capital de la Línea Aérea Nacional

Por otro decreto de Gobierno se ha resuelto que al conceder la personería jurídica a la Línea Aérea Nacional a los efectos del comercio de transporte aéreo, se designe un consejo especial para su administración y se autoriza un capital hasta de diez millones de pesos, comprendiendo las existencias actuales de la Compañía, bienes raíces y 50 por ciento de las utilidades líquidas que anualmente se destinarán a formar el capital aludido hasta la suma indicada.

El Gobierno adquiere un aeródromo

La Cía. General Aeropostal, al iniciar sus actividades en el país, formó el Aeródromo de Colina, que utilizó para el servicio de sus aviones que transporten correspondencia a Europa. Posteriormente el Gobierno esta-

blecerá el aeropuerto de Los Cerrillos, campo que fué puesto a disposición de la citada compañía.

Como ya no tenía razón de existir otro aeropuerto, el Gobierno, con muy buen acuerdo, adquirió para fines militares el aeródromo de Colina en la suma de \$ 1.500.000.

ASEGURE SU AUTOMOVIL

Contra accidentes de tráfico, incendio y responsabilidad por perjuicios a terceros, con la Compañía Inglesa de Seguros

"UNION ASSURANCE SOCIETY LTDA."

Gerente General:

J. J. MURPHY - Prat 136 - Valparaíso

Agente en Santiago:

EDUARDO LLEWELLYN JONES
Casilla 2 - Nueva York 54 - Teléf. 80712

BALFOUR, LYON y Cía. Ltda.

Importadores, fabricantes, ingenieros

OFRECEN PARA ENTREGA INMEDIATA
TODA CLASE DE MATERIALES PARA
LA CONSTRUCCION DE CAMINOS

MEZCLADORAS "REX" PARA CONCRETO

CEMENTO MELON

Morandé 330

SANTIAGO

ALADINO AZZARI

Garage moderno para toda clase de reparaciones de automóviles

Carrocería, Tapicería, Pintura
al Duco, Repuestos y Accesorios

Lavado y engrasaje a alta presión. Boxes.

Seriedad profesional y precios razonables

AVENIDA CUMMING 142

TELEFONO 85011

¿Quiere usted examinar los presentes cuadros de las piezas que componen Dos Armas tipo 1931 de eyectores automáticos?

UNA ESCOPETA HAMMERLESS Y UNA ESCOPETA

DARNE

DE CAÑONES FIJOS Y EYECTORES AUTOMATICOS

Ellos explicarán, mejor que todos los textos, la robustez de una, debida a la sencillez de sus elementos; la fragilidad de la otra, debida a su complicación



La escopeta DARNE no se desajusta jamás.

Tiene una potencia de penetración y una longitud de alcance que permiten el tiro a distancias considerables.

No recula, a pesar de su peso ligero.

Posee un extractor potente que extrae las vainas de cartucho aunque estén infladas, deformadas, recargadas o mal calibradas.

Aunque de peso muy reducido (cal. 12 a partir de 2,400 kgs.) es de una solidez a toda prueba, y por muy duras que puedan ser las condiciones de caza, presta un servicio de más de veinte años sin necesitar reparación ni reglaje.

CATALOGO "8"

se envía gratis a quien lo pida a los

ESTABLECIMIENTOS

DARNE

Sociedad en comandita por acciones de un capital de 5.800,000 francos ya reembolsados.

SAINT - ETIENNE
65 a 79, Cours Fauriel
Casas de venta en:

PARIS

4, pl. du Théâtre Français
LYON
32, r. de l'Hotel-de-Ville
FRANCIA

De un cuidado muy fácil, su limpieza de fin de temporada puede hacerla el mismo cazador.

Es ganadora de los Grandes Premios de tiro de pichón de Montecarlo, Royan, Vichy, Premios de la Baule, el Mont Dore, Arcahon el Touquet, (Francia) Argel (Africa), Moscou (Rusia) Milán, Catanzaro, Salsomaggiore, (Italia), Las Palmas, Las Mesas, Tomelloso, Valencia, (España) Bogotá (Colombia), etc.

Desconfiar de las imitaciones. Sólo la auténtica escopeta DARNE lleva la marca característica **DARNE**



Fermeture



Percussion



Ejection



Sûreté

LAS

41

PIEZAS

de la

ESCOPETA

de

BASCULA

LARGAS

DEBILES

RETORCIDAS

FRAGILES



Fermeture



Percussion



Ejection



Sûreté

LAS

25

PIEZAS

de la

ESCOPETA

DARNE

CORRECTAS

RECTAS

SENCILLAS

ROBUSTAS

120,000 ESCOPETAS DARNE EN SERVICIO EN FRANCIA, COLONIAS Y EXTRANJERO

Su auto no es completo

si le falta un reloj.
Como única casa especializada en relojes, tenemos el más completo surtido en relojes de auto, mecánicos y eléctricos, desde \$ 30, hasta el reloj-auto con cronógrafo, que vale \$ 150.



A socios del A. C. 10 % de descuento

RELOJERIA TIC - TAC

Compañía 1023 - Casilla 3218 - Telf. 80031

“Caminos y Turismo”

REVISTA MENSUAL ILUSTRADA

Organo de la Asociación de Automovilistas de Valparaíso

Dirección y Redacción:

Blanco 653, 3.er piso - Valparaíso

Fono 4596 - Casilla 2090

SUSCRIPCIONES:

Suscripción anual \$ 20 m/l.

Extranjero: suscripción anual 4 dólares

SUSCRIBASE

a la revista

“CHILE”

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

SUSCRIPCION ANUAL: DOS DOLARES

Solicite tarifa de avisos a

THE CHILE PUBLISHING Co.

17 Battery Place - New York City, EE. UU.

ZFM

Zeitschrift für Flugtechnik und Motorluftschiffahrt
(Periódico para aviación y navegación aérea por motor).

22º año de publicación, 1931

El periódico científico alemán más importante para navegación aérea de distribución internacional, el órgano de los institutos alemanes de investigación científica.

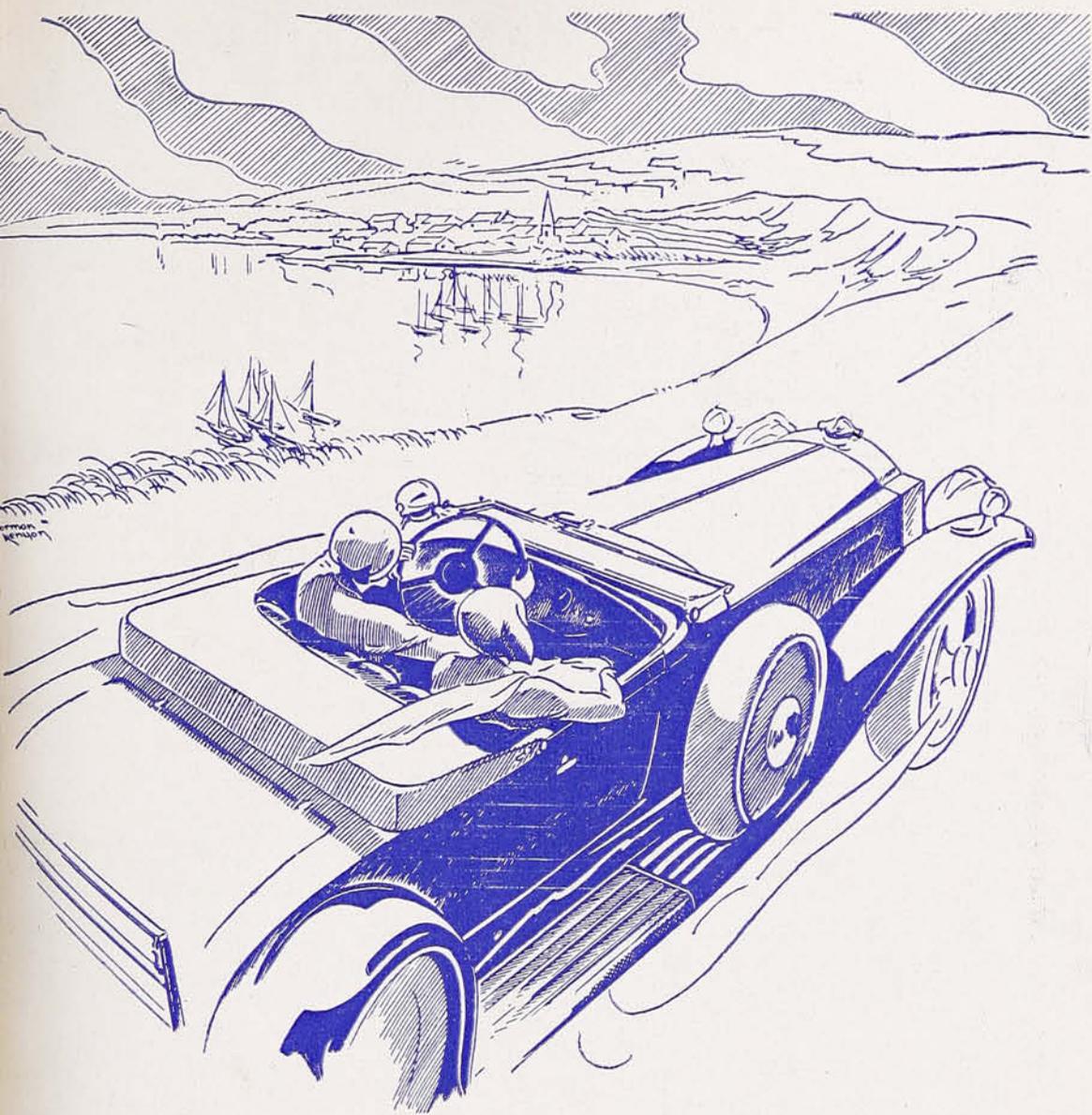
Número de prueba gratis
Se publica dos veces por mes
Precio anual: \$ 6.43.

R. OLDENBOURG, MÜNCHEN 32 Y BERLIN

BUJIAS **BOSCH** MAGNETOS
BOCINAS **BOSCH** INDICADORES

GARANTIZAN SIEMPRE EL MAS PERFECTO FUNCIONAMIENTO

Saavedra, Benard y Cía. Ltda. Soc. Comercial

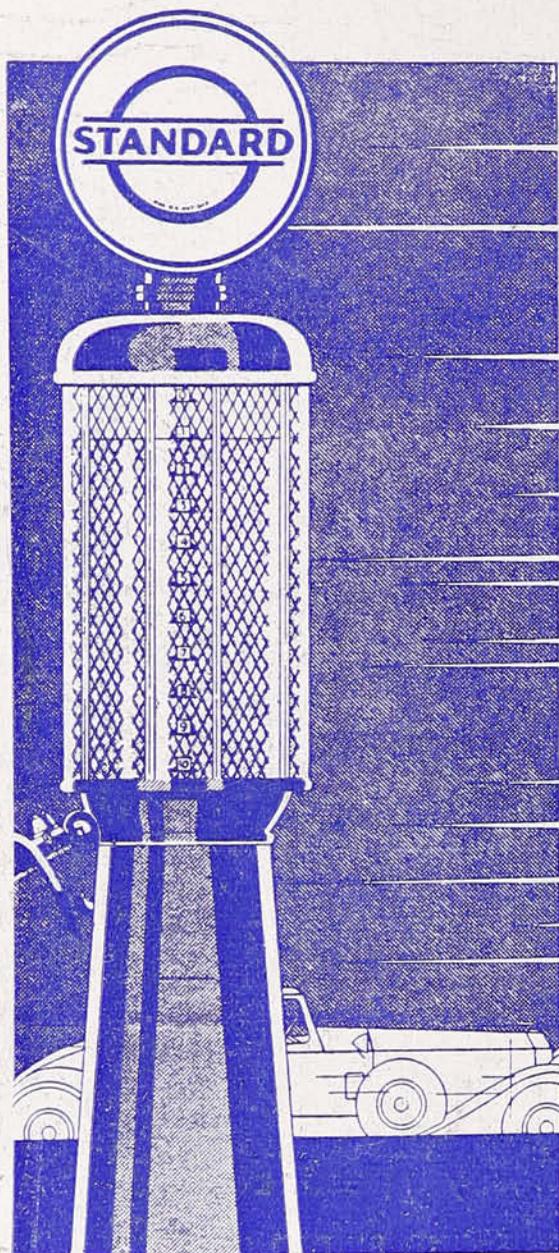


A MEDIDA que pasan los años, y a pesar de los cambios caprichosos y continuos que sufren muchos automóviles, la belleza del Packard comparte con su perfección mecánica una supremacía que continúa indiscutida.

BARAHONA, HERMAN Hnos. y Cía.
Delicias 866, frente a Estado — SANTIAGO

P A C K A R D

NO HAY MEJOR ECONOMIZADOR



que la

CALIDAD



significa

CALIDAD

COMPRAR DE UNA BOMBA
"STANDARD" ES GARAN-
TIZARSE UNO MISMO Y
:: TAMBIEN SU COCHE ::

prefiera "Standard"

NAFTA — MOTOR OIL — GRASAS

WEST INDIA OIL Co.