

AUTO Y TURISMO

ANTIGUA REVISTA AUTO Y AERO

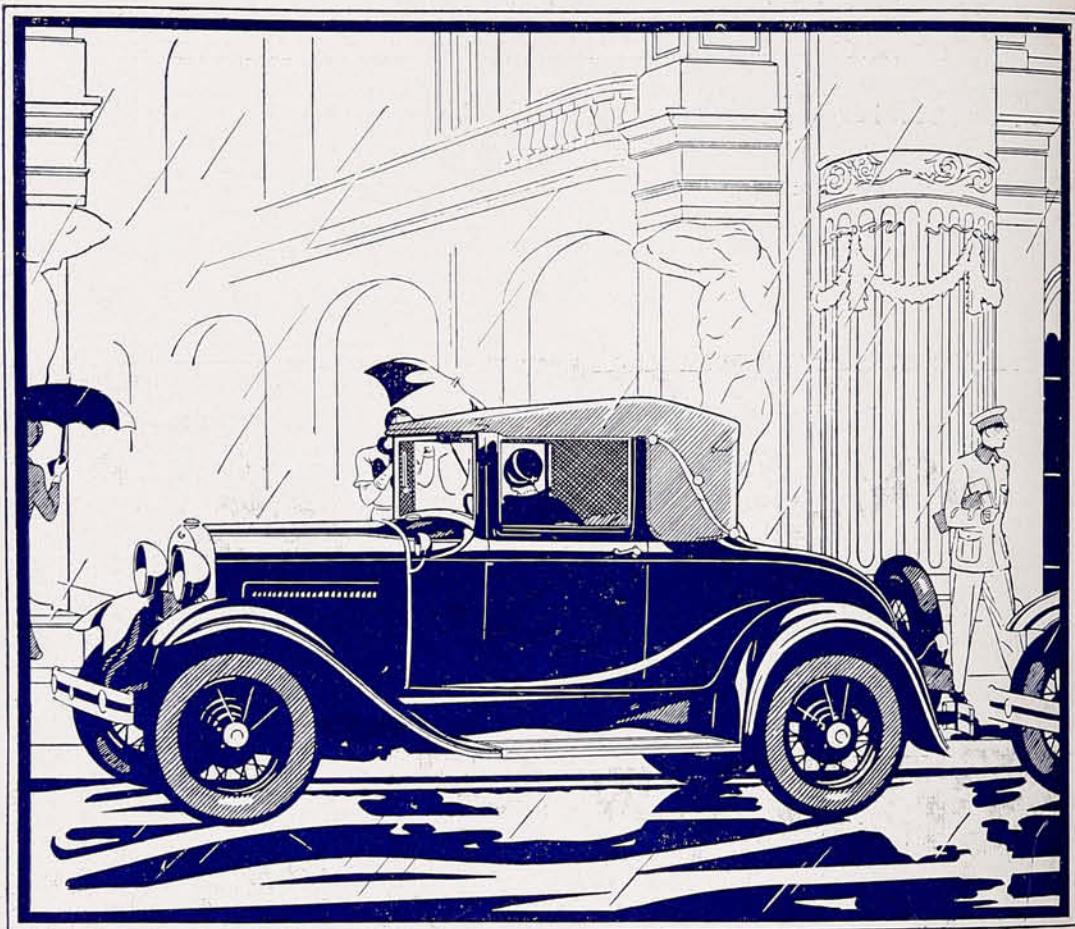
AUTOMOVILISMO - TURISMO - CAMINOS - AVIACION

Año XIII N.º 191 Santiago (Chile) julio de 1931 Precio: \$ 1.40



Caracoles, en la Cordillera de Los Andes, a 3,200 mts. de altura. Un convoy internacional detenido en un campo nevado frente a la boca chilena del Túnel. A este punto se dirigirá el 15 de agosto la caravana que ha organizado el Automóvil Club de Chile.

El nuevo Cabriolet Convertible FORD es un excelente auto para todo tiempo. La capota se baja y levanta fácilmente. Cuando está abajo, se disfruta de las ventajas del roadster. Cuando se levanta, queda usted cómodamente protegido contra la lluvia, viento o frío.



El mismo excelente automóvil en buen o mal tiempo

AHORA que estamos en el período de cambios en el clima, produce profunda satisfacción saber que su FORD cumplirá su cometido a pesar de las inclemencias del tiempo. Más que nunca podrá apreciar la sencillez de su diseño y el eficaz funcionamiento de que es capaz bajo cualquier condición atmosférica.

El admirable equilibrio del FORD, su fácil gobierno y eficaces frenos inspiran confianza aún tratándose de recorrer caminos húmedos y resbaladizos. Los frenos de las cuatro ruedas están completamente blindados y protegidos contra la acción del agua o cualquier otro cuerpo extraño. El control es rápido y seguro en todo tiempo. Así como el FORD es capaz de desarrollar hasta 90 y 100

kilómetros por hora cuando se desliza por buenos caminos, también el motor tiene la potencia necesaria para llevarlo a través de terrenos pantanosos y arenosos.

El aspecto exterior del FORD es de calidad duradera: el laqueado de piroxilina no es afectado por el calor, el frío o el agua; el Acero Inoxidable usado en muchas partes metálicas exteriores también asegura una belleza perdurable pues no se mancha, oxida ni correoe.

Basta un cuidado razonable para conservar por largo tiempo el brillo original del nuevo FORD. Y su construcción mecánica es tal que por millares de kilómetros asegura un servicio verdaderamente satisfactorio a costo bien reducido.



FORD MOTOR COMPANY

Santiago de Chile

AUTO y TURISMO

REVISTA MENSUAL DE AUTOMOVILISMO (FUNDADA EN 1913)

Órgano Oficial del Automóvil Club de Chile y de las Asociaciones de Automovilistas de Aconcagua, Bío-Bío, Colchagua, Cautín, Ñuble, 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, JULIO DE 1931

Núm. 191



En este número:

PAG.

Que se eduque al peatón	386
Las cuotas trimestrales	387
Director General de Tránsito	388
El Kilómetro Lanzado "Reina Victoria"	384
Un socio más	392
La excursión a Caracoles	393
Un peligro gravísimo	394
Nuestro concurso fotográfico	395
En tiempo de crisis	398
Un acuerdo importante	400
El Alcohol como carburante en los Automóviles	401
Autódromos	410
Lo que hace falta en Santiago	411
Para señalizar las calles	412
El coche cerrado	413
Actas del Automóvil Club de Chile	414
Camping	419
Estado de caminos	420
Por qué debe comprarse un automóvil o un camión para progresar en la vida	423
Lo que es el deporte de "Ski"	424
Deportes de invierno	427
El Hierro viejo, un aliado de la Industria	428
La nueva Ley de Tránsito	430
La música y sus misterios	432
Los conciertos sinfónicos en el Municipal	433
El Concurso de obras teatrales	434
Una española que se atrasa	435
Elías Arze Bastidas	436
Al Polo Sur en motocicleta	438
De París a Nueva York en 4 horas	439
Libres! por fin	440
La copa Schneider	442





QUE SE EDUQUE AL PEATON

Y que se le obligue a respetar las ordenanzas de tránsito, es lo que reclaman los automovilistas, para igualar responsabilidades

En oportunidades diversas nos hemos preocupado del tránsito público, y a la vez que hemos reclamado severas sanciones para los conductores irresponsables, que conducen en estado de ebriedad o que constituyen un peligro para el público, también hemos pedido que se eduque al peatón y se le exija, mediante sanciones determinadas, el respeto de las ordenanzas de tránsito.

En la actualidad todas las responsabilidades están contra el automovilista. Las gabelas por patentes, las multas y todas las medidas de seguridad se han adoptado contra éstos y no contra los peatones, que en la mayoría de los accidentes tienen una culpa directa por la propia indiferencia con que transitan.

Conocemos casos en que el automóvil ha sido en realidad atropellado por un peatón inadvertido que transitando al lado de la calzada, ha bajado a ésta sin cuidarse de que en su proximidad marcha un automóvil, y desgraciadamente en estos casos, los conductores han pagado las duras consecuencias del hecho, sin tener la menor culpa.

Es necesario que la acción se coordine también en el sentido de educar al peatón y despertar en ellos el "sentido del Tránsito", formando a la vez una conciencia de sus deberes.

La calle es del automóvil, así como la vereda lo es de los peatones. Sin embargo son millares los casos que a diario se producen, en que los peatones cruzan inadvertidamente la calle, distraídos en la lectura de un diario o revista, o sin interesarse por observar las maniobras del carabinero que dirige el tránsito y se cuentan por centenares los casos en que el conductor, salva la vida de un peatón distraído, sin que siquiera

este pueda apreciar la oportunidad de una maniobra.

Por lo común, si un automóvil cruza una esquina en momentos en que pretende hacerlo un transeúnte y éste debe detenerse para dar el paso, el conductor recibe un improlijo.

En las calles céntricas puede advertirse la frecuencia con que los caminantes que transitan en el mismo sentido de la circulación, se bajan de pronto a la calzada con serio peligro de ser atropellados.

Las damas, especialmente, son del todo indiferentes a observar las disposiciones del tránsito. Cruzan la calzada cuando el carabinero da el paso a los automóviles y todo esto constituye una anarquía causante por la falta de una educación de tránsito.

Si el automóvil es multado cuando incurre en algunas de las numerosas infracciones que pueden cometer, ya que debe conducir pendiente de conservar su mano, de observar al carabinero, de atender el paso inmediato de otros vehículos y mil detalles más, tales como hacer la señal del sentido de su marcha, estacionarse tantos metros de llegar a una esquina, etc., etc., el peatón debería también ser multado cuando cruza una esquina imprudentemente, cuando baja a la calzada sin deberlo hacer, cuando la cruza leyendo diarios y en las muchas oportunidades en que su imprudencia constituye un peligro para él y para el conductor del automóvil.

Si no fuera porque el espacio es reducido para tratar un tema de la importancia del que nos ocupa, citaríamos centenares de casos en que siendo direc-

LAS CUOTAS TRIMESTRALES

UNA SUMA INSIGNIFICANTE QUE CON FRECUENCIA OLVIDAMOS CANCELAR

En los números aparecidos del Boletín Semanal, notamos la insistencia con que se habla de la necesidad de que los socios, haciendo un pequeño esfuerzo, se pongan al día en el pago de las cuotas atrasadas.

En efecto, muchos socios ignoran que el reglamento dispone automáticamente la separación de los miembros que se atrasan en más de dos trimestres y en realidad que la rigidez del mismo, bien merece un poco de atención por parte de los afiliados.

Diez pesos mensuales, no constituyen para ningún automovilista una cuota extraordinaria, y siempre ella justifica el desembolso ya que los beneficios que se obtienen están con creces compensados.

Un parte por infracción de tránsito que cometa un socio, atendido gratuitamente por nuestro abogado, o un accidente que se produzca es más que suficiente para recordar a los socios del Club la conveniencia de estar al día en sus cuotas. Es más, el resto de las franquicias, los descuentos que ofrecen numerosas firmas comerciales, no son despreciables, y siempre, cualquiera que sea la situación del socio, al final del año, el Club le ha devuelto en beneficio mayor cantidad que la suma pagada por cuotas trimestrales.

Hay otra razón atendible, para que los socios se preocupen de estar al día en sus cuotas. Es siempre molesto que por un atraso muchas veces involuntario el socio pase a la categoría de "separado" quedando en la imposibilidad de ingresar al Club hasta pasado dos años, y lo es más todavía que su nombre aparezca en la lista cuya publicación se hará trimestralmente.

Por éstas y muchas otras razones, recordamos que es oportuno realizar el esfuerzo y cancelar las cuotas, tanto más cuanto que de ellas se mantiene la Institución y con su valor se realizarán también adquisiciones que necesariamente benefician a la colectividad en general.

tamente culpable el peatón de un accidente, es castigado el automovilista.

No quiere decir todo esto, que estamos de parte en todo sentido de los conductores de automóviles y que disimulemos sus imprudencias. Muy por el contrario, exigimos para éstos un castigo ejemplar, pero también exigimos para los demás, la educación que deben tener y los cuidados que deben conocer antes de cruzar la calzada.

Es por ello que los automovilistas reclaman con justicia una campaña en este sentido, y nosotros la apoyamos.

En muchas grandes ciudades los peatones que cruzan la calzada antes de

llegar a una esquina, son multados, y en caso de sufrir accidentes, la responsabilidad no alcanza para el automovilista, que tiene toda la cuadra para marchar sin detenerse.

Ya que la nueva Ley de Tránsito contempla sanciones severas para los conductores de vehículos motorizados que incurren en sanciones por incumplimiento de las ordenanzas, pensamos que sería justo de aplicarlas también en la medida que les corresponda a los peatones.

Con ello se habría realizado un acto de verdadera justicia que dejaría satisfecho a todo el mundo.

DIRECTOR GENERAL DE TRANSITO

HA SIDO DESIGNADO EL TENIENTE CORONEL AQUILES FRIAS AHUMADA

La nueva Ley de Tránsito, ha dado lugar a la formación de la Dirección General de Tránsito en el país, y para este elevado cargo el Gobierno, con singular acierto, ha designado al Tte. Coronel don Aquiles Fries Ahumada.

una garantía de equidad para todos. Una persona que comprenda la justicia del latinismo "suaviter in modo, fortiter in re", y hasta quién se pueda llegar a exponer todas las dificultades que en la vida diaria se producen, en materia de Tránsito,



Hemos dicho que el Gobierno lo ha elegido con singular acierto, consecuentes con la opinión emitida en ocasión a la designación del aludido funcionario para desempeñar la Dirección de Tránsito de Santiago.

En aquella oportunidad decíamos que el Sr. Fries, por sus conocimientos en la materia, por su actividad y celo, era la persona indicada para desempeñar ese puesto, y ahora, sin otro espíritu que el de justicia, debemos declarar que también lo es para el elevado cargo creado, porque la práctica le ha servido para ascender a él, por merecimientos propios.

Se necesita al frente de este nuevo y complicado organismo, una persona con especiales dotes de organizador y lo bastante experta como para que los servicios de tránsito se organicen en forma que satisfagan por parejo los intereses públicos. Una persona que sepa aplicar en todas sus partes la severidad de la nueva ley, de modo tal, que no signifique un abuso y si

para obtener una solución favorable. El Sr. Fries, tiene las condiciones necesarias para el cargo, porque tenemos la seguridad que sabrá aplicar y organizar el nuevo sistema con la elevada inspiración que le caracteriza.

Su designación ha sido bien recibida por el público y es la prueba más elocuente del acierto de su designación.

Sabemos que la tarea es y será pesada. Tenemos la certidumbre de la responsabilidad que le alcanza al nuevo funcionario y junto con ella la seguridad de su éxito por las condiciones de carácter evidenciadas en muchas oportunidades.

No es el caso pues, de felicitar al mayor Fries por su designación sino a quienes lo designaron y felicitar al público mismo, porque hallará en él una garantía de corrección y de disciplina.

Y todo eso es lo que se necesita para que una buena Ley, tenga una buena aplicación en la práctica.

El kilómetro lanzado "Reina Victoria"

El 28 de junio se llevó a efecto la carrera del Kilómetro Lanzado, Reina Victoria, organizado por el Automóvil Club de Chile a beneficio del Patronato Nacional de la Infancia.

46 competidores se inscribieron para esta carrera, disputando los valiosos premios en dinero y objetos donados por la Compañía Chilena de Tabacos, y algunos para la categoría de damas, obtenido por el Patronato de firmas comerciales de plaza.

La participación de damas consti-

Es posible que para carreras próximas tales como las del circuito, alguna dama compita con los hombres y no tenga un papel despreciable en estos certámenes.

Los premios.

Como hemos dicho, la Compañía Chilena de Tabacos, donó los principales premios de esta carrera, en un desembolso de cinco mil pesos, suma considerable para estos tiempos, que evidencia el elevado espíritu deportivo que inspira a los Directores de dicha firma.

Los premios de la categoría de damas, fueron obtenidos en donación de algunas firmas comerciales por el Patronato de la Infancia.

A parte de haber sido esta una de las carreras más concurridas por el numeroso público que las presenció y por el número de participantes ha sido también una de las que ha contado con mayor número de premios, debido a la generosidad de los donantes.

Los inscritos.

Se inscribieron en las distintas categorías del certamen, los siguientes competidores:

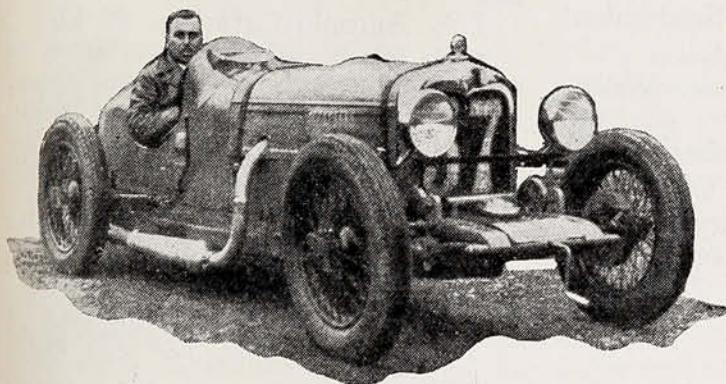
Primera categoría:

Serie A:

- 1.—Antonio Carmona, Plymouth;
- 2.—Mardoqueo Herman L., De Soto;

Serie B:

- 3.—"John Alfoth", Oldsmobile;



Señor Carlos Orrego, con su coche Ford, que en la prueba del Kilómetro Lanzado efectuada en Santiago el 28 de junio, consiguió una velocidad de 160 kilómetros 114 metros por hora, y ocupó el 2. puesto en la categoría de fuerza libre.

tuyó sin duda el mayor atractivo de esta carrera, por ser la primera vez que se realiza en el país una carrera automovilística en que figuren damas de nuestra sociedad. Nueve competidoras se inscribieron en las pruebas, y por cierto que por los promedios marcados evidenciaron su capacidad para conducir automóviles y aún para competir con muchos de los corredores que tienen ya alguna fama de buenos entre nosotros.

Esto ha servido para demostrar que la mujer, puede entre nosotros al igual de diversos países europeos, competir en las grandes carreras, porque tiene dominio sobre sí misma, serenidad y pericia.

- 4.—Germán Schuler, Ford;
 5.—Daniel Acuña, Pontiac;
 6.—Jorge Verdugo, Nash;
 7.—Mario Jiménez P., Ford;
 8.—Nicomedes Campos, Ford;
 9.—Antonio Castro, Oldsmobile;
 10.—"Peter Smith", Ford;
 11.—Salomón Kripper, Willys Six;
 12.—Cirilo Fita, Pontiac;
 13.—"Edmundo Dantés", Chrysler;
 Serie C:
 14.—Antonio Tobar P., Marquette;

Serie D:

- 15.—Luis Cugniet, Lincoln;
 16.—Jorge Cruz L., Buick;
 17.—Carlos Arangua, Studebaker;
 18.—Wenceslao Díaz H., Packard;
 19.—Carlos Tagle V., Hudson;
 20.—"Luis Martiny", Studebaker;
 21.—Oscar Silva B., Reo;
 22.—Alberto Carmona, Willys-Knight;
 23.—Jaime Blanch, Auburn;
 24.—Onofre Cortés A., Chrysler;
 25.—Aurelio Pozo, Chrysler;
 26.—Fernando Ruiz Tagle, Mercedes Benz.

Segunda categoría:

- Serie E:
 27.—Rosa Sartori, Ford;
 28.—Raquel Ponce, Dodge;
 29.—Adriana Oehninger, Dodge;
 30.—Blanca Copetta, Dodge;
 31.—Aída López B., Marquette;
 32.—Olga Alvarez M., Buick;
 33.—Emma Sánchez de Roa, Auburn;
 34.—Ana Amaya, Cord;
 35.—Hortensia C. de Davis, Hudson.

Tercera categoría:

- Serie D:
 36.—Aladino Azzari, Studebaker;
 37.—Carlos Orrego, Ford;
 38.—Angel Gregorat, Delage;
 39.—Cándido Sienra, Minerva;
 40.—Oscar Andrade, Studebaker;
 41.—Nicolás Orrego, Ford;

- 42.—Mr. Robin, Hupmobile;
 43.—Pedro Pavone, Auburn;
 44.—"Ramón Ramos", Hudson;
 45.—A. Capomassi, Studebaker;
 Serie F: 46.—Martín Kirmayer, Mercedes Benz.

Resultados generales:

El público siguió con entusiasmo todo el desarrollo de la carrera, que culminó con la participación de las damas y la actuación de los coches de fuerza libre.

Los resultados obtenidos fueron los siguientes:

Serie A:

- 1.^º Mardoqueo Herman, 109.431 kh.;

- 2.^º Antonio Carmona, 95 kh.;

Serie B:

- 1.^º Salomón Kripper, 116.134 kh.;

- 2.^º "John Alfoth", 112.159 kh.;

Serie C:

- 1.^º Antonio Tobar, 106.574 kh.;

Serie D:

- 1.^º "Luis Martiny", 135.360 kh.;

- 2.^º Oscar Silva, 132.352 kh.;

- 3.^º Aurelio Pozo, 128:571 kh.;

Serie E:

- 1.^º Ana Amaya, 123.287 kh.;

- 2.^º Adriana Oehninger, 113.575 kh.;

- 3.^º Blanca Copetta, 112.852 kh.;

Serie F:

- 1.^º Aladino Azzari, 160.003 kh.;

- 2.^º Carlos Orrego, 157.943 kh.;

- 3.^º Pedro Pavone, 154.506 kh.;

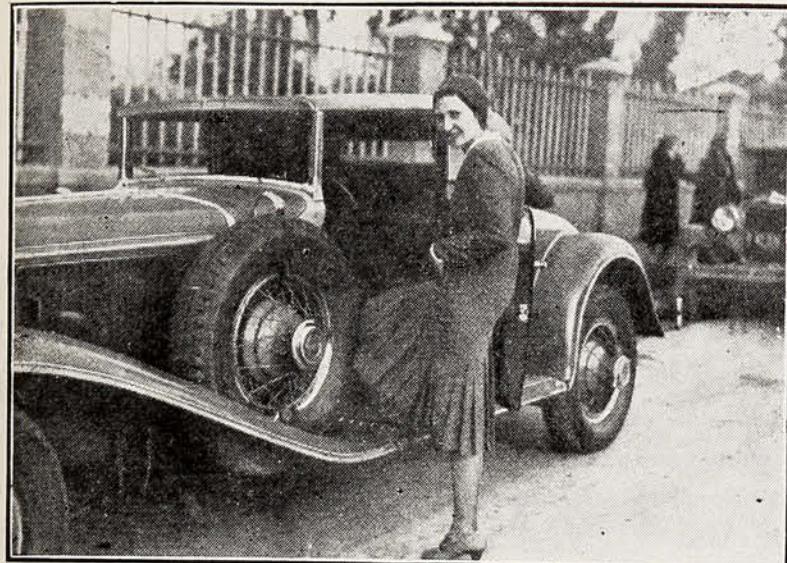
Serie G:

- 1.^º Martín Kirmayer, 154.737 kh.;

Como se ve la participación de las damas, ha sido brillante y ha superado los mejores cálculos.

La novedad del día.

Por cierto que la novedad del día la constituyó en lo que respecta a la actuación de los automóviles, el coche del Sr. Carlos Orrego, que marcó un promedio de 157.943 kilómetros por hora y que estuvo a punto de imponerse



ANA AMAYA, vencedora de la Categoría para Damas, haciendo un promedio de 123.287 kms.

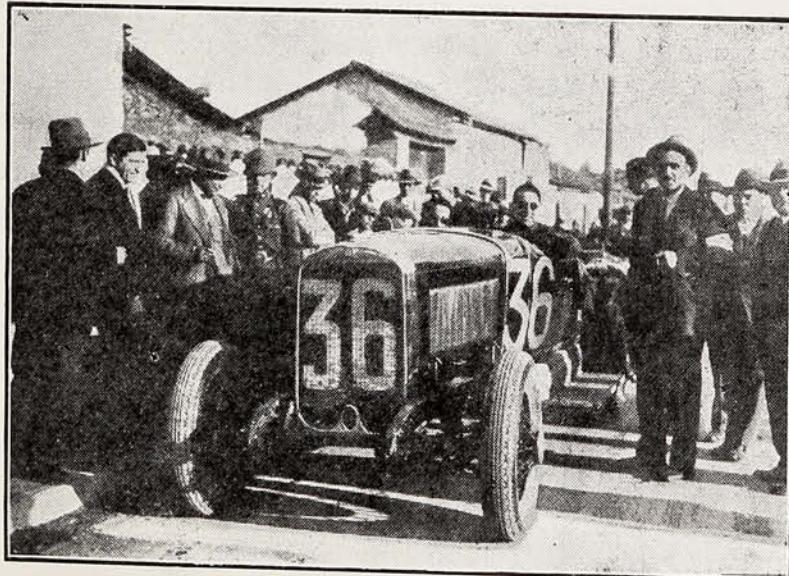


en todas las categorías, lo que seguramente ocurrirá con las mejoras que piensa introducir en la máquina su propietario para participar en alguna próxima carrera.

El diminuto vehículo, no conocido hasta ahora en pruebas deportivas, no hacía presumir ni remotamente que pudiera desarrollar la velocidad marcada, hecho que por cierto constituye un éxito para la industria mecánica de Chile.

El éxito alcanzado en esta prueba, corresponde además de la gentileza evi- denciada por las damas participantes, a la Compañía Chilena de Tabacos que no escatimó esfuerzos para aumentar el atractivo del certamen, siendo digno de dejar constancia igualmente de la perfecta organización de parte del Automóvil Club de Chile, muy espe- cialmente del servicio de cronometra- dores que actuó sin el menor inconve- niente.

ALADINO AZZARI, ganador de la 3. Categoría, marcando 160.003 kms.



UN SOCIO MAS....

HOY, MAS QUE NUNCA, CONVIENE A LOS AUTOMOVILISTAS QUE NO SON SOCIOS DEL AUTOMOVIL CLUB DE CHILE, INGRESAR A ESTE CLUB

Con frecuencia escuchamos como una razón poderosa, que la crisis no permite a muchas personas ingresar como socios de la institución. Diez pesos mensuales, no significan nada para aquel que tiene un automóvil que mantener, y que está expuesto a un sinnúmero de molestias, que le evitan los propios servicios del Club.

Es justamente en estas épocas de crisis, cuando son más necesarios los servicios de un Club como el nuestro, porque cualquiera de ellos cubre el gasto, que cuando más, podría cubrirse con el ahorro de un día en el mes de los servicios del coche, ya que podemos calcular que el automovilista, por término medio gasta diez pesos diarios en su vehículo.

Al llamado de la Secretaría del Automóvil Club de Chile, hecho a los socios en el mes de mayo recordándoles el deber de enviar un nuevo socio, con el objeto de conseguir el aumento de los asociados y poderles ofrecer algunas importantes franquicias más, han contestado alrededor de doscientas personas, cumpliendo con ese deber, e interpretando ese llamado debidamente.

Queda pues un número considerable de socios que lo han olvidado, no lo han atendido, o que sus gestiones han sido infructuosas. Para estos últimos, es particularmente necesario recordarles que el mejor argumento de las actuales circunstancias, para decidirlos en favor de nuestra institución, es que, ser socio, les significa una economía efectiva no despreciable.

Es más, las facilidades acordadas por el Directorio para el ingreso al Club en lo que respecta a la cuota inicial de cien pesos, constituyen un mayor aliciente, dado que este gasto, que para algunos resultaría crecido, puede hacerse para los que ingresen en el mes de julio en cuotas fraccionadas por cuartas partes con la garantía del socio que lo presenta.

Si Ud. es socio entusiasta del Club, trate de olvidar que aún se espera de su parte el envío de un nuevo socio. Un socio más que al beneficiarse a sí mismo, le beneficia a Ud. también indirectamente.

AUTOMÓVIL CLUB DE CHILE

CASILLA 3320 — TELEFONO 87344 — DELICIAS 1171

S A N T I A G O

AFILIADO A LA ASOCIACION INTERNACIONAL DE AUTOMÓVILES CLUBS RECONOCIDOS

Señor

Santiago, de de 195

Presidente del AUTOMÓVIL CLUB DE CHILE

Muy señor mío:

Deseando ingresar en calidad de socio en esa Institución, ruego a Ud. se sirva aceptarme como tal.

Me es grato manifestarle que desde luego ME COMPROMETO A ACATAR LOS ESTATUTOS Y REGLAMENTOS DE ESE AUTOMÓVIL CLUB.

De Ud. Atto. y S. S.

FIRMA

Nombre y apellidos

Domicilio particular Comercial

Nacionalidad Casilla Teléfono

Referencias (comerciales, bancarias o personales)

Profesión

Número del Auto Comuna Marca

Número de su Carnet de Chauffeur

Número de su Prontuario de Identidad

INCORPORACION	\$ 100.00
TRIMESTRE	\$ 30.00
CARNET	\$ 2.00
INSIGNIA DEL COCHE	\$ 20.00

FIRMA DEL SOCIO QUE LO PRESENTA

Nombre del socio

NO SE ATENDERÁ NINGUNA SOLICITUD QUE NO VENGA ACOMPAÑADA DE TODOS LOS INFORMES QUE FIGURAN EN EL FORMULARIO

AUTOMÓVIL CLUB DE CHILE

En la reunión de fecha de 195
se presentó al Directorio la solicitud de Socio del Sr.
y éste acordó

SECRETARIO

PRESIDENTE

Contribuya al progreso de la Institución,
porque redundará en su propio beneficio.

LA EXCURSION A CARACOLES

Está asegurado el éxito de esta primera excursión que organiza el Automóvil Club de Chile



CARACOLES: Entrada del túnel por el lado chileno a 3,200 mts. de altura.

Oportunamente dimos cuenta de la excursión que prepara el Automóvil Club de Chile a la nieve en Caracoles. Hoy podemos adelantar que ya está asegurado su éxito, por haberse inscrito con creces el número de personas que se necesitaban como mínimo para hacer uso del Ferrocarril Transandino, que pondrá a la disposición del Club un tren especial.

Podemos agregar además, que como número de atracción agregado a última hora, constituye la participación de numerosos aficionados al deporte

del Sky, que se han propuesto asistir a este paseo, lo que sin duda ha de interesar al resto de los excursionistas poco habituados a estos deportes de nieve.

Un profesor suizo de reconocida capacidad, el Sr. Oscar Whiltz, forma también parte de los viajeros, y llevará algunos pares de skys, que pondrá a la disposición de los más entusiastas que deseen aprovechar las primeras lecciones del deporte aludido en Caracoles.

Como hemos dicho, los interesados en participar de esta excursión, pueden inscribirse en la Secretaría del Auto-

UN PELIGRO GRAVISIMO

Peatones que se arrojan contra los automóviles

Llamamos la atención de los socios, de un hecho insólito que se viene produciendo con marcada frecuencia, y que constituye un verdadero peligro para los automovilistas.

Nos referimos a los reiterados casos, en que peatones, en su afán de obtener dinero de los automovilistas, conocedores de las severas sanciones de la ley de tránsito, contra los que atropellen en la vía pública, se arrojan voluntariamente al paso de los vehículos, con el objeto de conseguir luego dinero en efectivo antes de hacer el denuncio correspondiente a la autoridad, que origina, como es natural, molestias de toda índole.

En calle Seminario, nuestro consocio señor Alert, ha presenciado un caso de atropello provocado por la presunta víctima, con el agravante de haberse comprobado que ésta, había repetido ya anteriormente la hazaña.

Se trata de una mujer, que al hacerse atropellar por un vehículo, en instantes en que este pasa a su lado, pone luego el grito en el cielo y obtiene así de los conductores alguna suma, antes de realizar los trámites policiales, que determinan la detención del conductor, y la aplicación de una fuerte multa, tanto

móvil Club de Chile, Delicias 1171, recordando que la partida se hará de Santiago, para quienes deseen aprovechar la cuota de 70 pesos el sábado 15 por la tarde, y que tendrán alojamiento y comida en Los Andes, comprendiendo la cuota el valor del pasaje, desayuno, almuerzo y once del día 16.

Los que deseen hacer uso de la cuota de 50 pesos, deberán encontrarse en Los Andes a la salida del tren especial, el domingo 16, y esta cuota no comprende alojamiento ni comida el sá-

más, cuanto que no existen testigos que favorezcan al culpado.

Al Dr. Víctor Vargas M., le ocurrió un caso similar en el Parque Forestal, en donde un individuo, aprovechando su paso próximo a la cuneta, se arrojó al suelo, contribuyendo la destreza del conductor y la poca velocidad a que marchaba a salvarse de un accidente parecido al que denunciamos.

Como se ve, se trata de un caso grave del que es menester prevenirse, pues no faltan las personas que en su afán de obtener dinero recurren a todos los medios a su alcance aún con riesgo de su propia vida.

Para los automovilistas constituye desde ahora un peligro más, dadas las consecuencias legales que origina un hecho de esta naturaleza, especialmente cuando coincide con la carencia de testigos.

Está visto, que a medida que se divulgue entre ciertas gentes el conocimiento de la nueva Ley de Tránsito el hecho que denunciamos pasará a ser una práctica para algunos vividores.

Es de esperar que las autoridades pondrán de su parte el celo necesario para cortar de raíz este mal que constituye un serio peligro para los conductores conscientes y bien intencionados.

bado. Además, en ambas cuotas no están comprendidos los vinos, que constituyen gastos extras de los excursionistas.

Tenemos la seguridad de que los viajeros regresarán entusiasmados, y que pronto, a pedido de los mismos, el Club deberá organizar una segunda excursión a la nieve, ya que por los precios y el programa constituye una verdadera atracción para aquellos a quienes les agrada admirar los bellos paisajes de la imponente cordillera nevada.

NUESTRO CONCURSO FOTOGRÁFICO

LISTA DE PREMIOS

A continuación ofrecemos a los aficionados a la fotografía, la lista de premios otorgados por numerosas firmas comerciales, para nuestro concurso de fotografías que se cierra el 25 de julio, y cuyas bases dimos a la publicidad en nuestro número anterior.

Como verán los interesados entre los objetos donados, figuran algunos de verdadero valor, que despertarán el interés de los participantes.

Por otra parte, este primer concurso de por sí, ha de evidenciar al grado de adelanto de los aficionados a la fotografía, entre los que sabemos existen verdaderos artistas.

La lista de premios a que hacíamos referencia es la siguiente:

Weskott & Cía. — Una máquina filmadora "Agfa-Movex", F: 3,5 con estuche.

Kodak Chilena Ltda. — Una máquina ampliadora "Kodak" de foco automático.

A. Zimmer & Cía. — Una máquina fotográfica "Kolibri" con lente "Zeiss Tessar" F: 3,5 con estuche y películas.

Casa Heffer. — Un álbum para fotografías y \$ 50 en trabajos fotográficos.

Casa Hans Frey. — Un álbum para fotografías y 10 discos "Brunswick" a elegir.

Casa Losada. — Un álbum para fotografías y una lámpara portátil para laboratorio.

Julio Honold. — Un álbum para fotografías.

Alberto Rau. — Un trípode metálico.

Hans Kramer & Cía. — Un cortaplumas "Arbolito" inoxidable.

T. Schenk-Kaehni Hnos. — Un álbum para fotografías.

Casa Samsó. — Un par de calzado, a elegir.

Abel Castañer. — \$ 100 en dinero.

Perfumería "Rythmos". — Un juego vaporizador y polvera.

"Los Gobelinos". — Un frasco perfume Maderas de Oriente de Mirurgia.

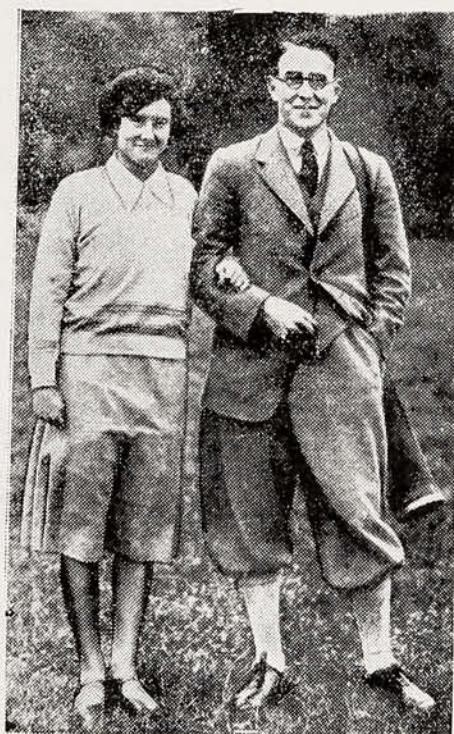
X. X. — Un encendedor eléctrico para automóvil.

Restaurant "La Bahía". — Una botella Jerez "Tío Pepe".

Casa Herranz & Cía. — Un jersey de lana.

Casa Delux. — Un tintero de fantasía.

Farmacia y Drogería "Monjitas". — Un botiquín de bolsillo "Travel-kit".



Miss Joan Mac Donald hija del Premier Británico ha contraído matrimonio con el Dr. Alastair Mac Kinnon, en Edimburgo.

PRIMER CONCURSO FOTOGRÁFICO

ORGANIZADO POR LA

REVISTA "AUTO Y TURISMO"

Y AUSPICIADO POR EL "AUTOMOVIL CLUB DE CHILE"

El Concurso es sólo para AFICIONADOS RESIDENTES EN CHILE, entendiendo 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 la Casa Samsó, Huérfanos 990.

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 Gúmucio 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 los 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 clichées, 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.

EN TIEMPO DE CRISIS....

Hay que preocuparse de la conservación de los neumáticos

Hasta hace poco, la persona que poseía un automóvil no se preocupaba mayormente de la conservación de los forros de su vehículo. Es más, hasta

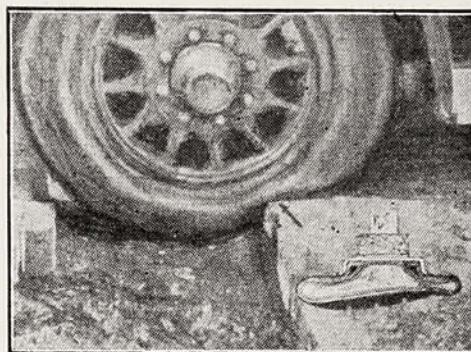


Fig. 1.—Efectos que produce la marcha con un neumático inflado a poca presión.

se sacrificaba su duración por conseguir mayor suavidad en la marcha. Pero ahora... las cosas han cambiado fundamentalmente, y los que tienen automóvil en su gran mayoría, se ven precisados a efectuar toda clase de economías. Y una de las economías más importantes la constituye el neumático, porque han encarecido considerablemente.

Creemos contribuir mejor a la orientación de los automovilistas señalando algunos consejos prácticos para aumentar su duración. Recomendamos su lectura.

La presión.— Es indispensable que los forros estén con la presión que la fábrica recomienda para asegurar su duración y evitar roturas que disminuyen en un 80 por ciento la vida del neumático. Un forro medio inflado, aunque aparentemente sus bordes exteriores no aparecen achatados, es un forro destinado a morir bien pronto. Es sabido que el peso del vehículo achata el neumático hacia sus paredes laterales en el punto en que hace con-

tacto con el suelo y en cada vuelta de la rueda, todos los puntos de la cubierta o forro, van doblándose bajo la presión y luego volviendo a su punto normal. Esto origina un recalentamiento de las telas, que terminan por separarse, rompiendo el forro, o produce el destalonamiento que es igualmente grave.

Por otra parte, todos los obstáculos, con aristas producen al paso del vehículo, un golpe que si bien no nota el conductor, es lo suficiente como para cortar las telas. La figura N.º 1 dará una idea de lo que decimos y evidenciará mejor la conveniencia de tener siempre la rueda bien inflada. Repetimos que la presión debe ser justamente la que los fabricantes indican, porque el exceso de presión daña igualmente los forros.

Para mayor desgracia la rotura de las telas, sólo se pone en evidencia cuando la presión interior ha terminado por romper la cubierta de caucho. Ofrecemos en el grabado N.º 2, algunas muestras de las roturas más comunes de las telas, causadas exclusivamente por la marcha con los forros a medio inflar.

Revisión de los forros.— Es de buen automovilista revisar cada cierto tiem-

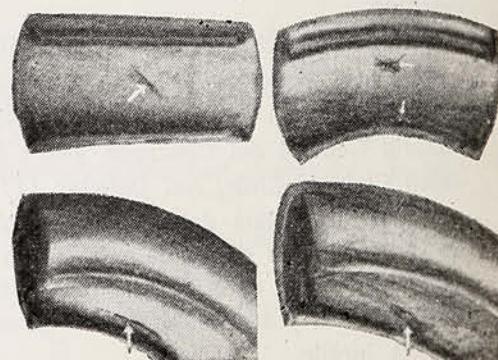


Fig. 2.—Cortes que se producen interiormente por usar los forros desinflados o con poca presión.

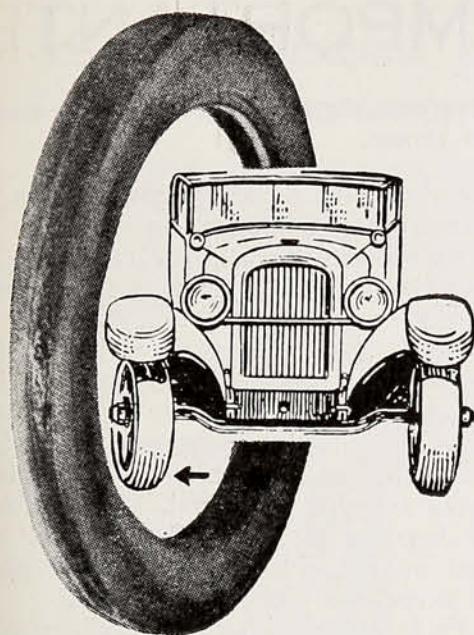


Fig. 4.—Desgaste producido por la deslineación de las ruedas.

po los forros de su automóvil. Ello originará economías, dado que será posible efectuar posibles reparaciones en las telas antes que éstas se extiendan considerablemente y hagan inútil el forro.

Esta revisión demostrará también al interesado, si sus forros han marchado demasiado tiempo desinflados. En efecto, los grabados de la figura N.º 3, muestran los resultados de marchar con un forro desinflado durante cierto tiempo.

Causas de desgastes prematuros.— Aparte de los perjuicios señalados más arriba, conviene hacer resaltar otros que se deben exclusivamente al conductor y al estado de la dirección. Por ejemplo, la excesiva velocidad origina desgastes prematuros, porque es sabido que las ruedas a altas velocidades apenas asientan en tierra y en los pequeños e imperceptibles saltos del camino, se van en banda, originando al tocar tierra un desgaste considerable, dada la mayor velocidad de giros que ha tomado con relación a la marcha del coche.

El calor, es un enemigo irreconciliable de los forros y termina por acortar su vida en un 50 %.

Las superficies raspantes de los caminos también son enemigas del neumático por buena que sea su calidad.

Arrancar o frenar bruscamente, es contribuir aceleradamente a la ruina del forro, porque al no poder arrancar o detenerse el vehículo en una distancia que no coincide con el peso del coche y su aceleración, o funcionan en banda también o se detienen en su rodamiento.

Las cargas excesivas del vehículo son un factor importante en el asunto que estamos tratando, y conviene que especialmente los dueños de camiones, se compenetren de ello porque a menudo usan sus vehículos destinados para un trabajo determinado con cargas muy superiores que no coinciden con la resistencia de los forros que han sido calculados en fábrica, para un tonelaje dado también.



Fig. 5.—Desgaste que producen los frenos mal ajustados o las frenadas bruscas.

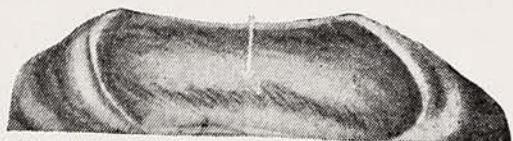


Fig. 3.—Otra clase de perjuicios interiores por haber rodado con los neumáticos completamente desinflados.

sa de desgaste prematuro. Frenos que detienen bruscamente las ruedas son elementos que atentan contra el bolsillo del dueño del automóvil.

Falta de alineación.— Este es otro

UN ACUERDO IMPORTANTE

La cuota de incorporación para los socios que ingresen durante el mes de julio podrá pagarse en cuatro cuotas.

Un acuerdo importante del directorio, para facilitar la entrada de numerosas personas que desean ingresar al Club, pero a quienes en las actuales circunstancias resulta difícil hacer efectivo el valor de la cuota de ingreso, más el trimestre insignia y carnet, es el tomado en el mes de junio referente al pago de la cuota de incorporación.

Según dicho acuerdo el socio cuya solicitud sea tratada en el Directorio durante el presente mes, podrá hacer efectiva la cuota de cien pesos en cuatro parcialidades, es decir, 25 pesos al ser aceptado y el resto en tres mensualidades con la garantía del socio que lo pre-

De este modo será posible para muchos ingresar a nuestro Club, toda vez

que el monto de los pagos iniciales se reducirían al trimestre, un cuarto de la cuota de incorporación y carnet, y la insignia si desea llevarla en ese momento.

Estimamos oportuna y justificada la medida a que hacemos referencia, porque sabemos que existe un gran número de automovilistas que dadas las circunstancias actuales en que la crisis afecta a todos por igual, no les es fácil disponer de los 152 pesos que de otro modo deberían desembolsar para ser aceptados como socios.

Es la oportunidad para que aprovechen los que deseen gozar de las franquicias que el Club otorga a sus miembros.

de los motivos que a menudo cortan la vida del neumático en la mitad de su uso. En efecto, el movimiento lateral que produce la mala alineación de las ruedas, determina un rozamiento dañino, contra el cual no están construidos los forros.

Otras causas de daños.— Una herramienta mal manejada al desmontar un forro puede producir daños que determinan bien pronto el destalonamiento.

Las cadenas usadas demasiado tiempo sobre todo en terrenos duros, concluyen por destruir la superficie de goma de los forros. Por eso se aconseja su uso, en terrenos blandos o pantanosos y únicamente para que desempeñen las funciones para que han sido construidas, es decir, como antideslizantes. Protectores de cámaras carcomidos por el herrumbre de las ruedas metálicas determinan la rotura de las cámaras, y el mal montaje de los forros cuando los talones quedan superpuestos son también causas de inconvenientes de consideración.

¿Podrá decir un automovilista que se preocupa de economizar dinero que

recuerda estas indicaciones en la práctica diaria?

Creemos que no, y que la mayoría se limita a atender las necesidades de su motor.

Pero es indudable que a la larga el neumático mal cuidado origina mayores gastos que el motor mismo.

Conviene pues:

1.—Que mantenga la debida presión de aire;

2.—Que evite los obstáculos y los hoyos del camino;

3.—Que conserve las ruedas perfectamente alineadas;

4.—Que la regulación de los frenos sea pareja;

5.—Que al montar los neumáticos lo haga en forma correcta;

6.—Que enderece y limpie los aros torcidos u oxidados;

7.—Que haga reparar los cortes superficiales o roturas internas;

8.—Que las cadenas se coloquen y se usen como es debido.

Con todo esto ahorrará Ud. buenos pesos al año, y no olvide que estamos en época de crisis...

CON LUBRIFICACION CORRECTA SE OBTIENE UN
SERVICIO MEJOR Y MAS ECONOMICO



¿Qué número de viscosidad indica
la "S. A. E." para el lubricante
de su automóvil?

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"

LUBRIFIQUE correctamente su coche siguiendo las indicaciones de la "S. A. E.", autoridad mundial en mecánica automovilística, por cuyas recomendaciones se guían hoy la mayoría de los fabricantes de automóviles.

Todos los tipos de Aceite "ENERGINA" satisfacen enteramente las especificaciones de los números de viscosidad "S. A. E.", y por consiguiente cualquiera de ellos que sea el recomendado para su marca de automóvil, le dará siempre una lubricación correcta.

Vea que tipo de aceite recomienda la Tabla "ENERGINA" para su auto.

ACEITE ENERGINA

Use también
Gasolina "Shell"

ESCRIBANOS PIDIENDO NUESTRO ATRAYENTE
LIBRETO "COMO OBTENER LA MEJOR LUBRIFI-
CACION". — LO ENVIAMOS GRATUITAMENTE

SHELL - MEX CHILE LIMITED



***Considerado de cualquier manera, este
OCHO CILINDROS DEL SIGLO
es un automóvil sorprendentemente nuevo!***

En la construcción de este nuevo y hermoso Hupmobile "ocho cilindros del siglo" no se ha escatimado ni un solo detalle para adaptarlo a determinado precio; sino que ha sido concebido como un automóvil enteramente nuevo y distinto para ocupar una nueva categoría de precio, con todas las ventajas de lujo, velocidad y fuerza proporcionadas en escala muy liberal.

La asombrosa facilidad con que se lanza a más de 120 km. por hora señala otro adelanto más en el perfeccionamiento del motor Hupmobile de ocho cilindros

en línea, fruto de 6 años de esfuerzos continuos. Y el esmero tradicional que Hupmobile pone en la construcción de sus coches se advierte aún más en este nuevo modelo. Sus mullidos cojines, largos y anchos muelles de suspensión con amortiguadores de caucho en sus extremidades, los amortiguadores hidráulicos y los gruesos neumáticos, son detalles que conservan inalterada la comodidad de los pasajeros por largo que sea el viaje.

Venga usted a ver *hoy mismo* el nuevo OCHO CILINDROS DEL SIGLO!

HUPMOBILE
S I M O N H n o s . L t d a . DELICIAS 2114
S A N T I A G O

EL ALCOHOL COMO CARBURANTE EN LOS AUTOMOVILES

Teorías en pro y en contra de su uso, con motivo del proyecto de ley presentado a las cámaras

OPINIONES OBTENIDAS POR "AUTO Y TURISMO" DE PERSONAS ENTENDIDAS EN LA MATERIA

El uso del Alcohol como carburante en los automóviles, constituye una novedad entre nosotros, impuesta por el proyecto de Ley tratado en las Cámaras, y que como todos los proyectos tiene como es natural partidarios y enemigos.

Ya con muchos meses de anterioridad, refiriéndonos a este tema, "Auto y Turismo" dió a conocer de sus lectores, la opinión que tenía formada al respecto, y hemos creído oportuno en esta ocasión, para ilustrar mejor el criterio de los automovilistas interesados, transcribir a continuación los argumentos que en pro y en contra del proyecto hacen las personas entendidas.

Así pues, los que están ajenos al tema encontrarán en esta publicación que hemos tratado de hacer lo más completa posible los argumentos necesarios para formarse un criterio propio, aunque bien pudiera resultar finalmente, que el hecho de haber hallado petróleos en nuestro país, haga innecesario el uso del alcohol como carburante.

Todo depende como es natural, de la celeridad con que se lleven a efecto los trabajos y de los medios que se dispongan para establecer las plantas de destilación que el petróleo requiere para obtener la bencina y sus derivados.

Pero veamos lo que dicen los técnicos:

Una opinión contraria.— Una persona que nos ha pedido reservar su

nombre hace las siguientes reflexiones:

Kilometraje.— "Según la proporción de la mezcla, así también se reduce el kilometraje que se obtiene. Más alcohol se usa, menos distancia se recorre con igual cantidad, comparado con el rendimiento de la gasolina pura.

Partida.— En tiempo frío, queda dificultada la partida; de ahí que en países de clima frío y húmedo se suele agregar éter a la mezcla para facilitar el arranque. A menudo deben ajustarse los carburadores.

En clima calurosos y secos es donde mejores resultados da la mezcla de alcohol con gasolina.

Combustión.— A menudo las mezclas dan rendimiento poco favorable, sobre todo en motores de varios cilindros y en sistemas de enfriamiento, por agua, debido a la mala distribución y vaporización deficiente, lo que causa la consiguiente condensación en los cilindros.

Estas dificultades no son tan notables en motores enfriados por aire. Tampoco se notan tanto, naturalmente, cuando la máquina está ya bien calentada.

Preignición.— Se ha probado que las mezclas con alcohol tienen esta tendencia, a alta compresión.

Corrosión.— Alcoholes comerciales a menudo contienen ciertos ácidos que, si no se neutralizan debidamente, causan corrosión de partes metálicas.

Varios.— El estanque que, anteriormente, ha contenido gasolina, generalmente no está libre de moho y de polvo en su interior. La mezcla de alcohol "despega" estas materias y las lleva por las cañerías, con lo cual se producen obstrucciones en dichas cañerías, el carburador, etc.

(Para obviar estos inconvenientes, en ciertos países donde se usan mezclas de alcohol, se proveen los estanques de filtros especiales).

Lo más seguro sería limpiar bien los estanques antes de usar la mezcla.

Algunos flotadores, en los distribuidores, son fabricados de corcho impregnado de lacre o parafina. La mezcla de alcohol-gasolina disuelve estos ingredientes y por lo tanto los flotadores deben ser re-impregnados preferentemente con materia animal.

Cuando salpica la mezcla sobre el barnizado de los coches, pierde éste el lustre, dejando manchas.

Al usar mezcla de alcohol deben evitarse las mangueras o cañerías de goma. Solamente debe usarse material que resiste la acción del alcohol o tubería flexible de metal.

La mezcla de alcohol ataca también las pinturas a base de lino, en el interior de los estanques. Conviene eliminar estas pinturas, antes de usar la mezcla.

Lubrificación.— Los alcoholes no deshidratados y de menos de 99.5 % causan acumulación de agua en el cárter, especialmente cuando el motor trabaja en condiciones frías y se hacen frecuentes paradas.

La condensación de parte de alcohol no quemado (en las mezclas que contienen mucho alcohol) es causa de que se formen ácidos, lo que dificulta la buena lubricación del motor y diluye el aceite en el cárter.

Francia.— A pesar de ser el primer país que adoptó el uso de alcohol, nunca subió el consumo de un 2 % del total de la gasolina, y solamente en los últimos meses, debido a la menor demanda de vinos con motivo de la depresión mundial, ha ido elevándose algo más, pero aún no alcanza un tres (3) por ciento. En Francia, el público es contrario a la mezcla y prefiere la gasolina pura".

Otros puntos de oposición.

Nos ha llegado igualmente a solicitud nuestra, una carta de un técnico, que ha seguido de cerca el asunto, y del que, en honor de la verdad, debemos decir que puede ser parte indirectamente interesada en el asunto, pero que no por ello deben deshecharse sus argumentos al parecer bien fundados.

Dice así:

1. Referente a la adición de alcohol a la gasolina:

¿Puede en realidad mezclarse satisfactoriamente? Háganse las pruebas prácticas de tales mezclas y de sus resultados en los motores de automóviles.

¿No se necesita un tercer "producto", como ser éter u otro, para conseguir una buena mezcla? Ensáyese y compárese esta mezcla de "tres" productos con la de alcohol y gasolina solamente.

Parece que el alcohol, tal como se le obtiene hoy día en el país, no se mezcla, y que habrá que recurrir a alcohol deshidratado. ¿Se podrá conseguir éste en cantidades suficientes y en puntos adecuados para que los importadores de gasolina puedan efectuar la mezcla en condiciones económicas?

El Gobierno deberá seguramente fiscalizar tanto la producción como los precios del alcohol, de manera que el consumidor de la mezcla no tenga que pagar precios excesivos y superiores a los de la gasolina pura.

El reglamento sobre la adición de alcohol, y la forma como ésta, deberá ser llevada a cabo, tendrá

que ser muy cuidadosamente estudiado; sobre todo deberá tenerse muy en cuenta el tiempo indispensable para que los importadores de gasolina puedan efectuar sus instalaciones especiales para la mezcla. Deberá reglamentarse si esta mezcla se hará inmediatamente de introducida cada partida de gasolina al país, o a medida que se atienda la demanda. Otro punto que debe considerarse es el de como se va a poder agregar alcohol a las grandes cantidades de gasolina existente diseminada por todos los puntos del país, y que está envasada en cajones y en tambores. ¿Cómo podrá efectuarse el control de que sea mezclado en todo carburante que se expenda al público desde la vigencia de la Ley, el porcentaje que ésta haya fijado?

2. Actuales costos de la gasolina:

Se ha mantenido en la Cámara que, en Chile, este producto se vende a precio exorbitante y que los importadores obtienen ganancias fabulosas.

En realidad, la gasolina está muy barata hoy día, debido a la gran crisis que afecta a la industria petrolera, ya que ésta, como todas las demás industrias en general, no ha podido escapar a las consecuencias de la depresión económica mundial. Conviene aclarar algunos puntos.

El litro de gasolina corriente no sale actualmente a menos de 15 a 16 cts. m/c. cf. Valparaíso en buques estanques. Los derechos que percibe el Fisco, se elevan a un total de 40 cts. m/c. por litro (y no 30 cts. como se ha sostenido en la Cámara). Véanse las leyes respectivas, incluso las N.º 17 del 18 de marzo de 1931 y N.º 2157 del 9 de abril de 1931.

(Según esas mismas leyes la gasolina envasada paga 60 cts. m/c por kilo bruto o sean unos 55 cts. m/c por litro).

Tómese en cuenta solamente la gasolina a granel.

El flete de transporte a Santiago sale a 7 cts. por litro. Considerense los enormes capitales invertidos en este negocio por las firmas petroleras (que andarán cerca de los cien millones) para facilitar la distribución de sus productos en todo el país, como ser estanques matrices, fábricas de envases, carros y camiones estanques, bombas surtidoras, tambores, etc.; considerense los impuestos generales, las patentes y prestaciones municipales, el personal que requieren estas vastas organizaciones tanto administrativo y de venta, como los muchos centenares de obreros; agréguese los descuentos que forzosamente deben hacerse a los miles de revendedores en el país (no menos de 5 cts. por litro) y se verá que, si se expende el litro de gasolina corriente al público, sea en su domicilio o en las bombas instaladas en todos los barrios de Santiago, a 90 centavos neto, no ha de quedar mucho margen de ganancia para las compañías. En realidad, los importadores no obtienen hoy día tal vez más de 4 o 5 % de beneficio bruto y la utilidad legítima que debiera haber se vuelve pura pérdida debido a la imposibilidad de cobrar sus créditos, dada la situación tan crítica, porque estamos pasando.

3. Consumo de gasolina.

Durante el año 1930 el consumo de gasolina ha sido de unos 120 a 125 millones de litros. En lo que va corrido del presente año 1931, se ha notado una apreciable disminución y puede calcularse que este año el consumo total no pasará de 105 a 110 millones de litros; estas cifras son más bien optimistas.

4. Gasolina de calidad superior.

En los debates habidos en la Cámara se ha hecho siempre referencia a que la Gasolina cuesta en Santiago \$ 1 por litro. La Gasolina corriente a que se alude en estas notas se expende en esta ciudad a 90 cts. m/c el litro, según ya dicho. La Gasolina especial, se vende al público a 10 cts. más por litro, o sea \$ 1 por litro. En todas partes del mundo, existe la gasolina corriente y la gasolina superior, que se expende siempre con premio que fluctúa generalmente entre 10 y 15 % y que en muchas partes alcanza un 20 y aún 25 %.

Poca es la venta de esta gasolina con premio, hoy día debido a la mala situación, siendo la mayor demanda en gasolina corriente, de 90 cts. el litro.

5. Que pide el automovilista.

El motorista desea combustible bueno y barato. Si con la adición de alcohol a la gasolina se obtiene una mezcla que carbura bien, que no daña los motores y que no obliga a frecuentes "pannes", y que además tuviera ojalá la ventaja de no costar más que la gasolina pura, entonces se habría encontrado una combinación provechosa para el consumidor y para el productor de alcohol. La ley debiera por lo tanto basarse en primer lugar a ver la conveniencia de los automovilistas y del público en general, ya que hoy día no hay actividad en que no intervenga en una forma u otra el automóvil, el camión de carga, etc., y si así se puede ayudar a los productores de alcohol, se habrá hecho un gran bien al país.

Y no hay duda que al importador le conviene dar todas las facilidades posibles y contribuir en todo lo que pueda para dar satisfacción a las autoridades y al público, para que el carburante mezclado sea distribuido en todas partes, siempre que ello sea factible tanto del punto de vista técnico como comercial.

Si el alcohol actualmente disponible en el país, se separa de la gasolina, como parece ser, es de temer que muchos consumidores recibirán gasolina pura y otros, en ciertos casos, alcohol puro, según como haya tenido lugar el expendio por las bombas surtidoras, y aún en los envases corrientes como tambores.

Sería así también muy fácil para personas inescrupulosas de obtener alcohol sin pagar los impuestos a que está sujeto ese producto, estafando así al Fisco y propendiendo muy probablemente al alcoholismo.

Por otra parte, también puede haber revendedores de mala fe, que, desgraciadamente, nunca faltan, que se aprovecharían de las circunstancias para ha-

cer mezclas propias, en detrimento del público consumidor y de las compañías expendedoras.

La idea del proyecto de adición de alcohol a la gasolina nació del deseo de ayudar a los agricultores. No se habló entonces del alcohol producido por las refinerías de azúcar, que son, en realidad, los mayores productores".

Otra opinión contraria.

Una persona vinculada a la importación de gasolina en Chile, refiriéndose al uso del alcohol en los carburantes de automóviles nos dice:

Esta es una cuestión que ha sido muy discutida en muchos países del mundo por ley, en varios de ellos, incluso Francia, Alemania, Brasil y algunos otros.

Esta ley tiene por objeto aumentar el uso de productos nacionales, evitando así la necesidad de importar ciertas cantidades de combustible. También sirve como medio de apoyo para ciertas industrias que sobreproducen alcohol y buscan nuevas salidas para su producto.

Entiendo que a pesar de la menor potencia del alcohol y por lo general su mayor costo, esta



La Reina de la Belleza.—Estamos viviendo en la época de las Reinas de la Belleza. Cada país ha elegido su Reina. La fotografía que insertamos muestra a "Miss Grecia 1931". Su nombre de pila es Chrissula Rody.

mezcla daría resultados más o menos satisfactorios, si fuera posible en primer lugar emplear un alcohol absolutamente deshidratado y, en segundo lugar, evitar que se introduzca humedad entre el tiempo de hacer la mezcla y el de su consumo.

Creo que en la práctica este nuevo combustible va a introducir muchas molestias para los motoristas de este país, por las razones que le voy a exponer.

En primer lugar, el alcohol que se mezcla con la nafta no debe contener más de la mitad de 1 % de agua. Es difícil y costoso deshidratar el alcohol a este grado de pureza. Sin embargo, es posible y en este caso se mezcla bien con la nafta y esta mezcla se puede emplear en los motores con el correspondiente ajuste del carburador, aunque en muchos casos existen los inconvenientes de precio y de menor potencia de la mezcla resultante. Pero, partiendo de la base de una buena mezcla, existe siempre no solamente la posibilidad sino la probabilidad de que en muchos casos esta mezcla se cambiaría por la absorción del agua que se forma por la condensación del aire contenido en el espacio entre el líquido y la parte superior del estanque o tambor.

Ud. probablemente ha oído a veces quejas de los automovilistas en el sentido de haber encontrado agua en la nafta y en casi todos los casos se echa la culpa a la compañía proveedora de este combustible, cuando en realidad es una cosa absolutamente inevitable en la mayoría de los casos y no tiene nada que ver con las múltiples precauciones que toman las compañías petroleras para evitar la presencia de agua en la gasolina.

Como explicación de la mayoría de estos casos, deseo manifestarle que en el espacio entre el líquido y la parte superior de cualquier envase, sea estanque de un automóvil, un tambor, o en los estanques grandes de almacenaje, existe aire, cuya humedad depende de la humedad de la atmósfera alrededor o en el momento de llenar el estanque o en los casos de los estanques grandes va cambiando con las condiciones atmosféricas del momento. Viiniendo una baja de temperatura, una cierta proporción de la humedad contenida en el aire dentro del estanque o tambor se condensa formando gotas de agua que caen a la nafta. No hay medio humano conocido hasta la fecha que se pueda poner en práctica para evitar que esto suceda, y la razón porque los motoristas no encuentran actualmente las compañías y los bencineros al echar la nafta al estanque del motorista para evitar la presencia de agua.

Volviendo entonces a nuestro tema, como se sabe que el alcohol tiene la propensidad de absorber agua, es fácil comprender que la mezcla de alcohol con la nafta que se deja algunos días en cualquier receptáculo, puede cambiar notablemente por la absorción del agua, sus características y empiezan entonces todas las dificultades que resulten de esta combinación de circunstancias.

La absorción del agua por el alcohol ya mezclado con la nafta, causa que éste se separe de la nafta y caiga al fondo del receptáculo y como

el tubo de alimentación de nafta en los automóviles sale del fondo del estanque, el combustible que pasa al carburador sería en este caso un alcohol que contiene bastante agua y sin nafta hasta consumir todo el alcohol, empezaría a suministrarse al carburador la nafta. El ajuste del carburador para la mezcla del alcohol y nafta naturalmente no serviría bien para el alcohol sólo ni para la nafta sola y, por consiguiente, o no partaría el motor o si está en movimiento no podría funcionar bien.

Me han informado también que uno de los inconvenientes más importantes del empleo de la mezcla de alcohol con nafta es que con la oxidación del alcohol se forma un ácido que ataca al motor, acortando la vida de éste y después de cierto tiempo da motivo para su mal funcionamiento.

Opiniones en favor.

Veamos ahora las opiniones que se hacen en favor de este proyecto, en Chile y fuera del país.

Tenemos antes que nada, la argumentación hecha por el Sr. Eleazar Lezaeta, que nos complacemos en reproducir, ya que ellas emanen de una persona entendida en nuestro país, y que vale la pena leer con detención.

Las objeciones que el Sr. Lezaeta hace en favor del proyecto, son en extracto las siguientes:

"Aún cuando las observaciones que antes hemos hecho justifican por sí solas la solución propuesta sobre la base de la mezcla de la bencina con el alcohol, considero necesario tomar en cuenta las objeciones que se han formulado, unas de carácter técnico y otras de conveniencia industrial o económica, y que es fácil comprender obedecen al interés que tienen los productores e importadores de bencina, temerosos de que el alcohol llegue a desalojar a ese combustible en los países en donde el alcohol se produce en grandes cantidades.

Son éstas:

1.^a Que el poder calorífico del alcohol es inferior al de la bencina y, por lo tanto, el rendimiento y fuerza del motor tendrán que disminuir con el uso de alcohol mezclado a la bencina.

2.^a Que el alcohol se separa con suma facilidad de la bencina, a causa de su contenido de agua y principalmente a temperaturas bajas.

3.^a Que con el uso de cualquiera proporción de alcohol, adicionado a la nafta, se producen corrosiones y desgastes anormales en los motores.

4.^a Que la partida del motor se dificulta, estando éste frío.

5.^a Que, debido a las cualidades disolventes del alcohol para ciertos cuerpos, pudiera disolver el barnizado de los coches.

6.^a Que la mezcla de bencina con alcohol resulta más cara que la bencina pura.

7.^a Finalmente, que el Fisco percibiría una menor renta por derechos de importación por la menor cantidad de bencina que se internaría, al ser reemplazada en parte por el alcohol.

1.^a Menor poder calorífico.— Aceptando los datos corrientes del número de calorías de la bencina y del alcohol, y suponiendo que se adiciona a la bencina un 3 % de alcohol, la mezcla perderá menos de 100 calorías, que en las 10,000 o 10,200 que tiene la bencina es bien poco.

Pero este menor número de calorías no tiene influencia positiva en el rendimiento o sea en los metros cúbicos por kilogramo de combustible producido en un segundo: Si podemos quemar en un motor, con más rapidez un combustible de menor poder calorífico que uno de mayor, entonces el rendimiento del motor en caballos puede ser el mismo en cada segundo. Esto es lo que sucede con el alcohol: a causa de su gran contenido de oxígeno, el alcohol necesita para su combustión mucho menos aire que la bencina. Por esta razón la mezcla más adecuada de alcohol y aire tiene mayor fuerza de combustión que la mezcla más adecuada de bencina y aire.

Esto ha sido confirmado en la práctica, como se desprende de las experiencias hechas por el

doctor E. Hubendick, profesor de la Universidad de Estocolmo, quien en una conferencia dictada en Berlín, en agosto de 1930, expuso y demostró:

"Que desde hace varios años se posee en Suecia muchas experiencias prácticas con el Lattbenty, compuesto de 25 % de alcohol absoluto y 75 % de bencina. Este combustible se emplea casi sin excepción en lugar de bencina, sin que se modifiquen las propiedades de la marcha del coche en forma desagradable".

En cuanto al rendimiento y fuerza del alcohol dice, además, lo siguiente:

"Hagamos una comparación con el rendimiento de un motor de 40 HP. Con el rendimiento constante de 40 HP, el consumo de calorías por HP. h. disminuye conjuntamente con la proporción de alcohol en la mezcla, y aumenta el rendimiento; un máximo se obtiene con la proporción de 20 % de alcohol. En seguida aumenta rápidamente el consumo de calorías. Más o menos con 28 % de alcohol, el consumo de calorías es igual que con el uso de bencina pura. En mezclas con más de 28 % el consumo de calorías es mayor, como se puede ver en el gráfico que acompaña.

Estas experiencias han sido ampliamente confirmadas por los siguientes especialistas: Dr. K. R. Districh, de Berlín; Dr. Uhlmann de Alemania; M. Aubert, de París; Ricardo, de Londres y muchos otros más.

2.^a Separación del alcohol de la bencina.— La segunda objeción que le hacía al alcohol, como carburante, era que se separaba con suma facilidad de la bencina. Este argumento es justificado y razonable cuando se habla de usar alcohol rectificado o sea de 96° G. L. máximo y con 4 % de agua. Entonces sí, puede producirse un enturbiamiento y separación instantánea. Pero ya hace mucho tiempo que se descartó el uso del alcohol que no sea anhidro. Todos los países que usan alcohol con bencina, emplean exclusivamente alcohol técnicamente absoluto o sea, deshidratado a 99,8° G. L. mínimo. Las mezclas de alcohol deshidratado con bencina son completamente estables hasta a temperaturas bajas como las de Suecia, donde no se han presentado jamás casos de separación durante varios años de uso en grandes escalas de lattbenty (mezcla de bencina con alcohol).

Así lo hizo presente el profesor Hubendick en la Conferencia de Berlín, del año pasado, a que hemos hecho referencia en que textualmente manifestó: "Ya he dicho que durante los varios años de observaciones llevadas a efecto en Suecia, nunca se presentó un caso de separación de la mezcla".

3.^a Corrosiones y desgastes anormales en los motores.— Las corrosiones que podrían haberse originado con el uso de alcohol rectificado, no tienen por qué temerse con el alcohol anhidro, ya que ellas provienen del agua. De estas dificultades ya tampoco se habla más en otros países.

4.^a Dificultad de la partida estando frío el motor.— Básteme citar, a este respecto, las pa-



Con motivo de la Conferencia de la Seguridad que se celebrará próximamente en Londres, el Lord Mayor (Alcalde) ha visitado las usinas donde se fabrican los autobuses. Ha utilizado esos mismos vehículos y ha llevado como pasajero al Ministro del Interior.

labras textuales del profesor Hubendick, que dice:

"Quiero repetir nuevamente que al usar un combustible que no lleve más de 25 % de alcohol, no hay necesidad de modificar la gaseificación de la máquina y que tampoco se presentan dificultades al partir".

5.^a Peligro de que el alcohol pueda disolver el barnizado de los coches.— En cuanto al peligro que el alcohol pueda disolver los barnices de los autos, es un temor sin fundamento, pues la mezcla de alcohol absoluto y bencina no daña dichas pinturas, como se ha comprobado prácticamente en Suecia, en Alemania, y en general en los países que emplean esta mezcla.

6.^a La mezcla de bencina con alcohol es más cara que la bencina sola.— En algunos países la bencina es todavía más barata que el alcohol, y por eso el consumidor no hace espontáneamente la sustitución de un combustible por otro.

Sin embargo, en la mayoría de las naciones, no productoras de petróleo, esa sustitución se considera de alto interés nacional: razones de defensa militar, de protección agrícola, etc., han inducido, en muchos casos a los gobiernos a provocar por medios artificiales, el cambio de un combustible por otro. El ejemplo más palpable lo presenta Francia, que compra todo el alcohol proveniente de la destilación de la betarraga, para venderlo, aún con pérdida, con destino a la mezcla con la bencina.

En Suecia, que es el país en que más se adelantado en esta materia, se usa casi exclusivamente el lattbentyl (25 % de alcohol con 75 % de bencina), a pesar de ser esta mezcla 2 ore (\$ 0.06) más cara por litro que la bencina pura.

No cabe duda que el alcohol mezclado a la bencina produce un combustible superior para que un público exigente como el sueco dé preferencia, sin estar obligado, a dicho combustible que cuesta más caro que la bencina.

Efectivamente el alcohol reúne ciertas cualidades que no tiene la bencina y que son:

1.^a Acción antidetonante.

2.^a Quema sin dejar residuos.

3.^a Permite una mayor comprensión que otros combustibles.

El profesor señor Hubendick hizo presente, en su conferencia ya citada que todos los importadores en Suecia venden en sus bombas lattbentyl y que uno de los más grandes importadores de bencina de Suecia escribió a su casa principal lo siguiente:

"Estamos obligados a tener constantemente lattbentyl en nuestras bombas, pues, de lo contrario, nuestros clientes se dirigen donde otros productores a adquirir este combustible".

Aquí en Chile, el precio de la mezcla no será superior al precio actual de la bencina, pues, las refinerías de azúcar del país, que son las mayores productoras de alcohol, han manifestado al Gobierno que entregarían el alcohol para mezclarlo con la bencina, al precio de \$ 0.70 el litro unos y de \$ 0.80 otros, precio inferior al corriente de la bencina en plaza, que es de \$ 0.95 el litro.

En cuanto al costo de la deshidratación del

alcohol, no será de más de \$ 0.05 a \$ 0.04 por litro.

7.^a Disminución de las entradas fiscales.— La menor renta que recibiría el Fisco por la menor internación de bencina, agregando 3 % de alcohol a la mezcla, sería de \$ 1.200.000 (4.000.000 de litros por \$ 0.30). Pero la mayor producción de alcohol compensaría esa posible menor entrada con el mayor impuesto del alcohol, con el impuesto a las ventas y con el mayor impuesto a la renta. Aún más, el Fisco percibiría, los impuestos correspondientes al stock de alcohol que alcanzarían a unos 6 o 7 millones de pesos, regularizándose la percepción de estos impuestos, que hoy día sólo se tasan, pero no se perciben.

En todo caso, no debe olvidarse, como ya lo hemos dicho, que esta disminución en las entradas de un impuesto de importación está ampliamente compensada con la sustitución de su producto nacional a un producto extranjero, evitando así la salida del país de fuertes capitales".

ELEAZAR LEZAETA A.

Lo que dicen en Europa

A continuación vamos a transcribir algunos párrafos de opiniones favorables, emitidas por el Profesor E. Hubendick de Estocolmo, sobre las experiencias realizadas en el uso de alcohol como carburante mezclado con la gasolina.

Los párrafos extractados pertenecen a la conferencia que el citado profesor pronunció en el Centro de Ingenieros alemanes de Berlín.

Según el aludido técnico, una mezcla del 75 o/o de gasolina y el 25 o/o de alcohol a 99.5 o/o, o sea alcohol técnico, da perfectos resultados en los motores a explosión, porque contiene ventajas antidetonantes que aumentan el rendimiento del motor y disminuyen el consumo de combustible. Esta es la mezcla que se vende en Suecia bajo el nombre de Lattbentyl.

Como dato ilustrativo de la aceptación que ha tenido en este país la mezcla del carburante aludido, dice el Profesor Hubendick, que muchas veces los importadores de gasolina, protestan por la falta de alcohol técnico, lo que les obliga a vender el combustible con una mezcla inferior.

Pero, sigamos mejor al conferenciante a través de los párrafos más interesantes de su discurso:

"Se asegura que el alcohol absorbe con mucha avidez el agua de la atmósfera y

que esto no sucede con el espíritu. Una investigación hecha en Francia ha dado por resultado que no existe esta diferencia. En un subterráneo se colocaron pruebas de espíritu manteniendo el recinto a 15°C y con una humedad relativa de 80 %. De tiempo en tiempo se determinaba la proporción de agua absorbida.

El ensayo demuestra que la absorción de la humedad del aire es apenas algo mayor en el alcohol que en el espíritu ya que las curvas de dilución de ambas substancias tienen un desarrollo casi igual. Conociéndose experimentalmente que el espíritu de 95 % no se diluye prácticamente por absorción de agua en forma desfavorable, tampoco habría motivo para temer que el alcohol técnico pudiera diluirse en forma perjudicial.

Otra pregunta ¿es un mezcla de bencina alcohol agua? Es muy fácil de comprobar, porque la bencina no es un cuerpo simple sino una mezcla de diversos componentes en diversas proporciones. Por lo tanto una bencina tiene propiedades muy distintas con respecto a otras. En este caso sin embargo no se presenta tan difícil en la práctica como podría considerarse.

Se hizo la experiencia de mezclar bencina de propiedades y composición desconocidas con agua y alcohol en forma isoterma a dos temperaturas, una vez a cero grado y otra vez a menos de 20 grados centígrados.

Los resultados obtenidos se han indicado gráficamente en un triángulo de Gibbs. En este gráfico, la superficie de la derecha respectivamente debajo de la curva indica solución clara y a la izquierda sobre la curva, separación. Para usar el espíritu en motores, sabemos que no debe estar diluido a menos del 93 % ya que según esta reflexión el contenido de bencinas, en mezclas con espíritu de esta graduación tendría que ser muy pequeño para que no se produzca la separación con las bajas temperaturas de invierno.

También se desprende, que para grandes proporciones de bencina, por ejemplo 75 al 80 por ciento el contenido de agua

en el espíritu debe ser muy pequeño para evitar el peligro de separación de la mezcla.

Debe por lo tanto investigarse más de cerca la cantidad de agua que pueden soportar tales mezclas.

En Suecia se hicieron experiencias con diez clases de bencinas de las que se venden en el mercado. Se las determinó su densidad para poderlas distinguir. Con estas clases de bencinas, se hicieron mezclas de 80 % y 20 % de alcohol o espíritu y en las cuales la graduación del espíritu se rebajaba gradualmente en 0.5 % cada vez, desde 99.5 a 97.5 %.

Para todas estas mezclas se determinaba el punto de enturbiamiento, y se llegó a demostrar la gran sensibilidad de la mez-



El precio de la belleza.—Todas las mujeres del mundo tratan de hermosearse y parecer bien y a fin de conseguir la perfección se ha llegado a mercantilizar a la belleza. Para la ondulación permanente se paga en Francia Frs. 600, la formación de los labios Frs. 120 y el arreglo de las pestañas Frs. 70. Nuestra fotografía muestra a una hermosa muchacha que ha obtenido el primer premio en la Competencia Internacional de Peluquería organizada únicamente en Inglaterra.

cla con respecto al agua. Si la mezcla debía permanecer homogénea a 30 grados centígrados el alcohol no debía tener una graduación inferior a 99 o/o, para la bencina que se trataba. Se deduce además que la densidad de la bencina no sirve como punto de referencia para su solubilidad, en el alcohol. En general las bencinas de peso específico más alto, deberían ser menos solubles que aquellas de menor peso específico, pero esto depende sólo de la composición de las mismas.

Es muy comprensible por lo demás, que estas pequeñísimas cantidades de agua puedan entrar en el combustible. En Francia se ha considerado que mezclas de bencina alcohol con menos de 50 o/o de alcohol no son recomendables. La base de esta consideración es sólo de naturaleza teórica ya que ha sido deducida de los resultados de las experiencias que acabo de mencionar.

Las condiciones suecas, precisan como lo he dicho, mezclas de combustible que no contengan más de 20 a 25 o/o de alcohol. Debido a las bajas temperaturas de invierno en Suecia existe un peligro bastante grande de separación de la mezcla.

De otras experiencias realizadas se ha podido comprobar que la separación de la mezcla, produce en la capa constituida por el alcohol el hecho de mantener en sí, un porcentaje de gasolina, que permite al motor no sólo arrancar sino que también mantener su marcha aunque en realidad parezca que se quema el alcohol solamente, y se deduce además que el espíritu es de una alta concentración.

Se han hecho, pues, numerosísimos estudios bajo las condiciones en que podría usarse este nuevo combustible, y se han obtenido resultados tan apreciables como los siguientes:

Para una mezcla de 10 o/o de alcohol y 90 o/o de bencina se obtiene una línea curva cóncava hacia arriba cuyo mínimo está algo más bajo que la curva de la bencina y cuyo arco no es muy pronunciado.

Si tomamos una mezcla de 15 o/o de alcohol y 85 o/o de bencina obtenemos una curva semejante con un mínimo algo inferior y un desarrollo más extendido. Para un mezcla del 20 o/o de alcohol y 80 o/o de bencina volvemos a tener un desarrollo parecido. Si se mezcla la bencina con mayor proporción de alcohol entonces cambian las condiciones en otra dirección. Por ejemplo con 25 de alcohol y 75 de bencina la curva se desplaza hacia arriba. El punto mínimo está mucho más alto y con un rendimiento inferior a los anteriores. En proporciones aún mayores de alcohol en la mezcla de combustible las curvas se desplazan en forma similar. Los puntos mínimos se desplazan a un mayor consumo con menor rendimiento.

En definitiva podemos decir que con más o menos el 23 o/o de alcohol en la mezcla las condiciones son semejantes como en el empleo de bencina sola. Con mayores proporciones de alcohol las mezclas desmejoran en comparación con la gasolina.

Puede decirse que en la práctica de muchos años en Suecia, el consumo de Latbentyl o bencina con alcohol, está fijado para mezclas del 25 o/o de alcohol y del 75 o/o de gasolina. Pero es necesario observar ciertas condiciones en la práctica. La bencina contiene siempre pequeñas cantidades de impurezas que se depositan en el depósito de la bencina y en las tuberías donde son fijadas por productos resinosos que se originan de la bencina. El alcohol disuelve estas impurezas que son arrastradas hasta los filtros ocasionando a veces su mal funcionamiento.

Debemos agregar que usando combustibles que no contengan más del 25 o/o de alcohol no es necesario modificar la gaseificación de la máquina y que tampoco se presentan dificultades al partir. Un chauffeur que no sepa que el depósito tiene otro combustible en vez de bencina no se dará cuenta de esto ni al partir ni durante la marcha y cuando más, estará maravillado de la buena aceleración del coche.

El alcohol es además un excelente antidetonante. Por ello la marcha del coche se hace más suave. También quisiera hacer notar que en Suecia no se han encontrado desgastes ni demostraciones de corrosión en los motores, salvo el desgaste normal que se produce en cualquier máquina que trabaje con bencina.

Se ha dicho en Alemania, que en Suecia hemos tenido toda clase de molestias y experiencias deficientes con el uso del alcohol. Que hay mayor consumo, corrosiones y desgastes inusitados, formación de ácido acético, aumento de consumo de aceite, menor rendimiento de la máquina, partidas defectuosas e ineficacia en el funcionamiento en invierno. Yo puedo asegurar que estas afirmaciones no son exactas, porque en Suecia hemos obtenido sólo buenas experiencias con este carburante.

Tenemos en el uso de esta mezcla mejor rendimiento del motor y menor consumo; la partida igual que en el uso de la gasolina; consumo normal de lubricantes; no hay demostraciones de corrosiones, desgastes ni formación de ácido acético y el funcionamiento del motor es también bueno en invierno.

Lo que se ha dicho de recalentamientos en motores, quemaduras de válvulas y bujías, se debe a carburación deficiente de los vehículos, y lo mismo ocurriría en un motor que use únicamente gasolina. En cuanto a que el alcohol destruye las pinturas, debo recordar que en Suecia se usa alcohol en los radiadores para evitar la congelación del agua, hecho este que también constituiría un peligro para la pintura que no se ha notado.

Hace algunos años se discutía en Suecia si debería establecerse un decreto administrativo para agregar a la bencina una cierta cantidad de alcohol. Esto no se aprobó. Yo opino también que un decreto de esa naturaleza como cualquiera obligación legislativa habría producido resistencia, y dificultades para el consumo. En la actualidad se usa exclusivamente esta mezcla

por el propio convencimiento de los automovilistas y es un combustible antidetonante y económico que aumenta el rendimiento del motor, puede emplearse en alcohol en cualquier bencina la combustión es buena y la máquina permanece limpia interiormente durante un tiempo mayor que cuando se usa benzol o bencina únicamente.

Finalmente me parece que por todo esto, el alcohol es únicamente un buen amigo de la bencina desde que la mejora".

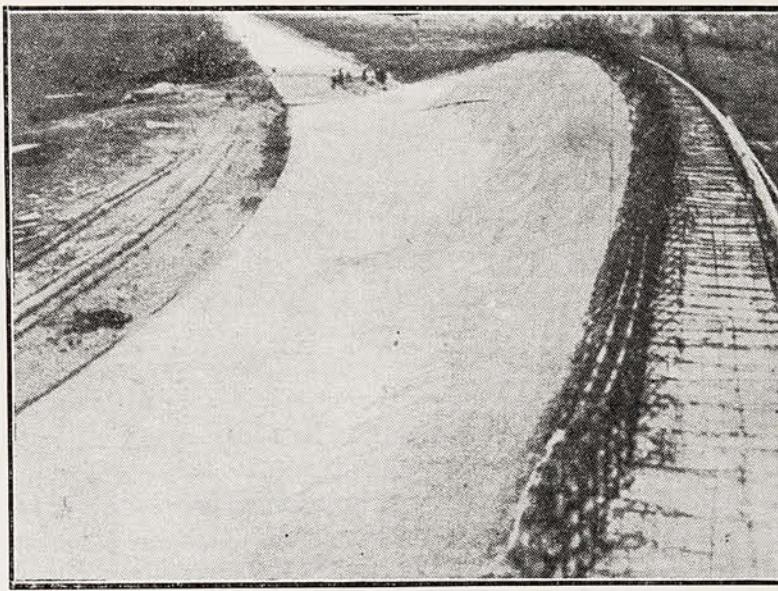
EL ALCOHOL EN CHILE

Una de las finalidades que ha inspirado el proyecto de Ley que se discute en las Cámaras, responde al anhelo de beneficiar la industria vitivinícola que pasa también por una crisis severa. Se desea así, obtener que los alcoholes, productos de la destilación viníca, sean utilizados como combustible, y que por lo tanto, buena parte de las cosechas de uvas, se destinen a la producción de alcohol. Este propósito, plausible en sí, ha de beneficiar también a los agricultores de iniciativa y de empuje, porque seguramente muchos habrán que se dediquen a producir alcohol de otros productos tales como el maíz, los sarmientos de la vid y en especial del topinambur o de la papa, que produce mayor porcentaje de alcohol en su destilación. Todo depende de la cantidad de alcohol que sea necesario elaborar para producir la mezcla con gasolina.

Como se ve, pues, hemos querido ofrecer al lector las opiniones del pro y del contra de este proyecto que interesa a todos los automovilistas en general.

En lo que a nosotros respecta, mantenemos las apreciaciones de muchos meses atrás, en que nos demostrábamos partidarios de su uso, convencidos de que ello no ocasiona perjuicios a los automovilistas.

AUTODROMOS



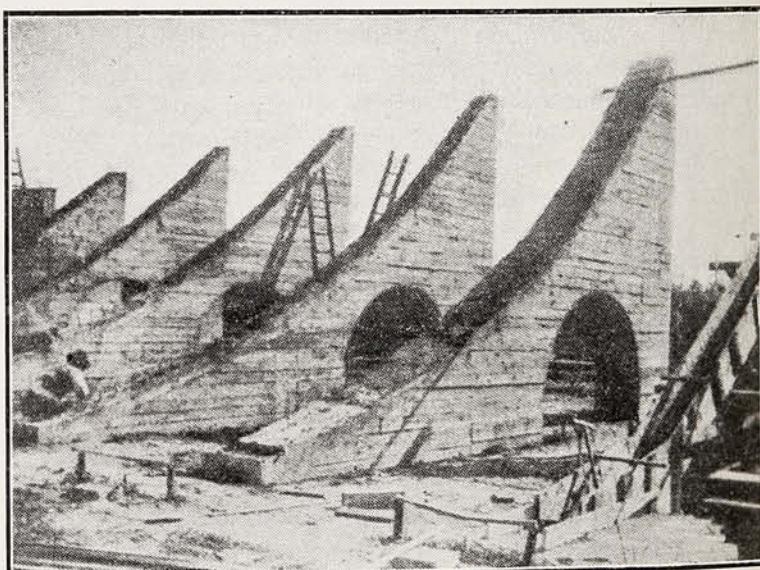
Una de las curvas sobrelevantadas del autódromo de Littorio, y la recta de prolongación donde se toman grandes velocidades.

El sueño dorado de nuestros automovilistas, es llegar a obtener la construcción de un autódromo destinado a impulsar el deporte motorizado bajo todos sus aspectos.

Desgraciadamente nada de esto ha podido hacerse todavía. No han faltado los proyectos, pero no han pasado de ahí tampoco, y hasta el más factible, aquel de construir un autódromo en Cerrillos, ha quedado postergado quizás hasta mejores días.

En Europa no obstante la crisis que aflige también a aquellos países desde hace largos años, se han construido últimamente varios autódromos y en la actualidad en Italia donde el automovilismo ha tomado un desarrollo considerable se está

en los caminos públicos y que eliminaría una considerable serie de peligros, aparte de que produciría lo bastante como para cubrir en breve tiempo el costo que el trabajo demande.



Aspecto de la construcción en cemento, para levantar las curvas del autódromo cuya resistencia supera toda ponderación.

construyendo uno que sin duda ha de superar a todos los ya existentes.

Nos referimos al autódromo de Littorio cuyas curvas sobrelevantadas, construidas en cemento, permiten el desarrollo de velocidades considerables.

Aunque más no sea para satisfacer el lejano anhelo de nuestros conductores publicamos algunas fotografías del autódromo de Littorio, cuyas importantes modificaciones se han realizado en tres meses de labor, y mientras tanto, esperaremos que la oportunidad se presente para dotar a Chile del autódromo que evitaría la realización de carreras

LO QUE HACE FALTA EN SANTIAGO

La "Calle de Prueba" para los vehículos motorizados

En Estados Unidos, y en muchas ciudades de Europa y aún en Buenos Aires se han instalado por parte de las autoridades encargadas de vigilar el buen estado de los vehículos motorizados, las llamadas calles de prueba, con resultado halagador.

Se trata de colocar en una extensión determinada de alguna calle de poco tráfico, una serie de aparatos destinados a controlar el estado de los automóviles que circulan por la ciudad, los que naturalmente, deben tener ciertas condiciones de seguridad para poder transitar.

En esta "Calle", son obligados a pasar una o dos veces por año todos los vehículos motorizados, mediante un pago insignificante, y se comprueba para cada vehículo, el estado de los frenos, la alineación de sus ruedas, el sistema de iluminación y aún otros detalles de interés para el conductor, marcando en una tarjeta con casilleros especiales el resultado obtenido, debiendo por lo tanto los interesados efectuar las reparaciones que requiere el tránsito para la mayor seguridad del público.

Entre nosotros, se cuentan por centenares los vehículos que transitan en pésimas condiciones de seguridad. No se necesita ser un técnico para comprobar que existe un crecido número de camiones y de góndolas que transitan en Santiago y sus alrededores, o con los frenos malos, o con las ruedas torcidas y otros defectos capitales, causas comunes de accidentes graves que es menester evitar.

La legislación actual, que tiende a reprimir los excesos de los conductores, debería también preocuparse por exigir de éstos que sus automóviles o camiones llenen las condiciones que el tráfico cada vez mayor requiere.

Creemos que los aparatos mencionados no cuestan demasiado caros ni es difícil adquirirlos, tanto más, cuanto

que siendo el servicio de revisión obligatorio, se pagan dentro del año de adquiridos.

Debemos de suponer igualmente que los propios dueños de vehículos aceptarían de buen grado la idea de instalar esta calle de prueba, dado que por una cantidad insignificante se les señala con exactitud las deficiencias de sus vehículos, que reparados oportunamente evitarían desgracias por accidentes y gastos mayores de reparación.

Ni el personal que se requiere es numeroso, ni el manejo de las máquinas complicado. Estimamos que la idea podría tener buena acogida entre las autoridades que constantemente se preocupan por disminuir el número de accidente, y por hacer más efectivas las seguridades del tránsito.

Estas inspecciones de vehículos, que forman parte de las campañas de seguridad que se realizan al mismo tiempo por parte de entidades como la nuestra, o dirigidas directamente por las autoridades de tránsito, producen inmediatos beneficios públicos, ya que se calcula que el 75 por ciento de los automóviles en circulación necesitan ajustes de alguna clase para que no constituyan un peligro en el tránsito, y por otra parte significa para los automovilistas una economía, ya que constituye un error esperar que por efectos de algún accidente, se efectúen reparaciones en el vehículo.

Se ha comprobado que el uso de estas calles de prueba, evita accidentes en elevado porcentaje toda vez que muchos de los accidentes, en una proporción del 15 al 40 por ciento, se deben a pequeñas fallas de fácil reparación en un principio.

Una clara idea de los beneficios de este sistema lo constituye el hecho de que en Pensilvania, fueron revisados por este sistema 1.522.000 automóvi-

PARA SEÑALIZAR LAS CALLES

El Automóvil C. de Chile ha donado una máquina especial a la Dirección de Tránsito

Son conocidas las buenas relaciones que el Automóvil Club de Chile mantiene con las autoridades de Tránsito y en General con todas aquellas que intervienen en los servicios del tránsito público.

Possiblemente porque la Institución se interesa por seleccionar a sus socios, y porque infiltra en ellos el sentimiento del verdadero respeto a las autoridades y acatamiento a sus resoluciones, es que éstas han dispensado a su vez numerosas franquicias a los miembros de nuestra Institución.

Justo era, que nuestro Club contribuyera a su vez a solucionar algunos problemas de tránsito, que están a su alcance, y por estas razones, inspirados los dirigentes del Club en un buen propósito de cooperación, es que en fecha reciente dispuso donar al Departamento

de Tránsito una máquina traída especialmente de Estados Unidos, destinada a señalizar las calles de Santiago, los paraderos de los automóviles, línea de detención en las bocacalles y demás señalización que las necesidades imponen.

Es un esfuerzo que sin duda han de aplaudir todos los socios sin reserva alguna, porque a la vez que presta importantes servicios para la mejor organización del tránsito en la ciudad, constituye una demostración por parte de la Institución hacia el aludido Departamento.

Dentro de poco, pues, gracias a la generosidad del Automóvil Club de Chile, quedarán señalizadas todas las calles de Santiago, y disminuirán considerablemente las multas por concepto de estacionamientos indebidos.

les, de los cuales resultaron 1.122,000 que requerían ajustes. Estaría demás hacer notar que los frenos constituyen un factor de seguridad indispensable, y que éstos deberían mantenerse siempre en correcto funcionamiento. Las luces, el alineamiento de las ruedas, el juego de los pernos de seguridad, etc.

Un detalle convincente de ahorro, por medio de este servicio que comentamos, lo constituye el justo alineamiento de las ruedas. Se ha comprobado que un forro de 32 pulgadas que tenga una desviación hacia adentro o hacia afuera de un octavo de pulgada, desvía el vehículo 24 pies en una milla de recorrido o sea más de 45 millas en un recorrido de 10,000, y por supuesto, que no existe ningún neumático que

pueda resistir este abuso por mucho tiempo, lo que constituye un gasto inútil para el dueño del automóvil.

En Estados Unidos, se usan tarjetas de prueba del sistema, cuyo facsímil reproducimos, en las que consta el estado de cada uno de los puntos que son inspeccionados. Por ellas conoce el cliente en pocos minutos qué clase de reparación es conveniente efectuar en el vehículo para su seguridad personal y para la del público.

Un poco de estudio y de buena voluntad determinaría seguramente la adopción de estos sistemas entre nosotros, y hasta contribuiría para dar trabajo a un crecido número de talleres, con reparaciones necesarias y de verdadera utilidad.

El Coche Cerrado

VENTAJAS DE LA CONSTRUCCION MODERNA

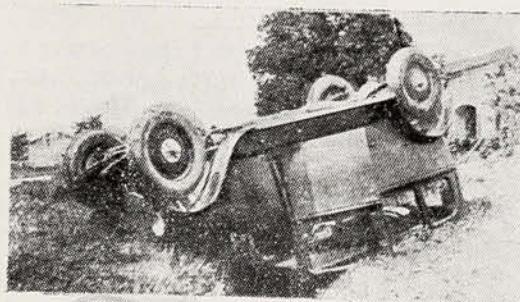
Hace pocos años, el noventa y ocho por ciento de los coches que circulaban en las grandes ciudades, eran abiertos. El coche cerrado era propio de los médicos o de los ancianos.

La técnica de las carrocerías fué mejorando rápidamente y a la fecha se produce el mismo fenómeno pero en sentido inverso. El noventa y ocho por ciento de los coches que se venden actualmente son cerrados.

como para soportar el peso del coche en casos de volcamientos.

Cuantos accidentes no habrían pasado de una simple volcadura sin mayores consecuencias, si estos se hubieran producido en coches cerrados modernos.

La tendencia de los fabricantes tan resistida hace pocos años, ha evidenciado que tenían la razón, al carrozar en serie la mayoría de sus coches, con carrocerías cerradas,



Las carrocerías cerradas ofrecen ventajas hasta para los accidentes.

dos. El público se ha compenetrado de las conveniencias del coche cerrado, que no es sólo más fresco, sino que más seguro que el coche abierto en casos de accidente.

Así, por ejemplo, si observamos la tendencia de la construcción moderna veremos que no sólo los vidrios son irrompibles, sino que las carrocerías de acero son lo suficientemente fuertes

construidas de acero. Más livianas, más resistentes, más seguras y hasta más baratas, y duraderas, han servido para salvar la vida de muchas personas.

Los gráficos que ofrecemos, darán una idea de la resistencia de estas carrocerías modernas, que han suplantado al faetón, no obstante sus encantos para viajes de turismo en la buena estación.



AUTOMOVIL CLUB DE CHILE

Delicias 1171 — Teléfono 87344 — Casilla 3320

Presidente
Vice-Presidente
Secretario
Tesorero

Señor Elías Veloso
" Manuel Barahona
" Juan L. García
" Juan B. Blurton

DIRECTORES

Señores: Nicomedes Avaria, Eduardo Betteley, Jorge Cruz P., Osvaldo Silva y Juan Mikle

Extracto de sesiones del A. C. de Chile

SESION N.º 118 DEL 1.º DE JUNIO

Se abre la sesión a las 19.30 horas.

Preside el Sr. Veloso.

Asisten los Directores, Srs. Barahona, Avaria, Mickle, Cruz, Silva, García, Blurton y los socios Srs. Vargas, Gumucio, Santelices y Alert.

Acta anterior.— Es aprobada sin modificaciones.

Cuenta:

El Sr. Presidente da cuenta:

1. De la nota de la Municipalidad de Santiago que transcribe la del Director de Tránsito alusiva al paradero reservado para automóviles y camiones de la Empresa de Agua Potable entre los números 1123 y 1133 de Delicias.

2. De la carta del Sr. Enrique Kaulen que pide se le informe de los antecedentes y criterio que ha primado en el Directorio para aprobar la presentación de la revista Auto y Turismo como órgano oficial del Club, y agrega que no entiende como ha podido aceptarse una propuesta que significa al Club un gasto de cuatro mil pesos anuales sobre la presentación hecha por él, habiéndose tomado en cuenta sólo la amistad o interés personal de algunas personas.

El Sr. Presidente ofrece la palabra sobre este asunto. El Sr. Avaria cree que se le debe contestar que él como ex Secretario debe saber el ambiente de justicia que prima en el Directorio para resolver los asuntos del Club y que puede informarse por las actas que son públicas, de lo tratado o por el informe del actual Secretario de la Institución.

El Sr. Presidente estima que no deben aceptarse los términos de la carta en su párrafo final, en que se juzga a su antojo la forma y criterio con que proceden los directores y que debe hacerse la observación de que el Directorio no acepta la expresión "de amistad o interés personal de algunas personas".

El Sr. Avaria estima que debería agregarse que los Directores no proceden en la forma que indica el Sr. Kaulen y que si él como Director ha podido proceder así cuando integraba la mesa no debe presumir en los demás la misma conducta.

El Sr. Mickle cree que dados los términos de la carta leída, el Directorio debería abstenerse de contestarla, limitándose únicamente a decirle que puede informarse en las actas de lo tratado.

Se acuerda contestarle que el Directorio procede teniendo en cuenta los intereses del Club, según su criterio, y haciendo la salvedad del párrafo mencionado más arriba.

3. De la franquicia de la Mercería San Bernardo, que acuerda el 12 % de descuento a los socios en las mercaderías que adquieran en la misma.

4. De la carta de Potin Fils, que acuerda el 10 % de descuentos en las mercaderías que se adquieran en dicha firma, por nuestros socios.

5. Del denuncio del Sr. Schiuminato sobre multa aplicada indebidamente.

6. De la carta del Sr. Fischer, pidiendo que de los informes que se envíen a los diarios se le entregue una copia para enviarlos traducidos al diario Alemán.

7. La carta del Sr. Valdés, que transcribe la nota pasada a la Alcaldía, referente a los perjuicios que sufren los automóviles en la Plaza 5 de Septiembre.

8. De las notas que envía para conocimiento del Club, el Ministerio de Fomento, relativa a la destrucción de las señales luminosas en el camino de Santiago a Valparaíso. Se acordó darlas a la publicidad en la revista.

9. El Sr. P. García con residencia en París, pide la representación del Club para atender gratuitamente a los socios que viajen a esa capital.

10. La nota de la Dirección de Correos por la que se informa de las investigaciones hechas en el reparto de la correspondencia.

11. De la nota del Instituto Médico Técnico que ofrece el 50 % de descuento a los socios.

Tabla:

El Servicio Médico gratuito.— El Sr. Silva hace uso de la palabra sobre el servicio médico para los socios del Club.

Se acordó invitar al Dr. Dreckmann para la próxima sesión, a fin de cambiar ideas al respecto.

Kardex.— Se da cuenta que la Secretaría necesita adquirir un aparato Kardex para el registro de socios.

Conferencias técnicas.— El Sr. Larraechea manifiesta la conveniencia de organizar conferencias técnicas de automovilismo. Se acuerda que las organice en la forma propuesta.

Seguro de automóviles.— El Sr. Mickle dice que una vez que haga un estudio de las finanzas del Club, para proponer la mejor forma de hacer un seguro colectivo de automóviles de los socios.

Lista de Franquicias.— Refiriéndose a las franquicias del Club, se tomó el acuerdo de publicarlas íntegramente y en forma permanente en la Revista.

A las 21.15 horas se levantó la sesión.

SESION N.º 119 DE DIRECTORIO DEL 8 DE JUNIO DE 1931

Se abre la sesión a las 19.15 horas.

Preside el Sr. Veloso.

Asisten los Directores, Srs. Barahona, García, Silva, Avaria, Mickle, Betteley y Cruz, y los socios señores Gumucio, Frías, Dreckman, Santelices y Alert; el Jefe Ejecutivo y el Pro-Secretario.

El Sr. Blurton disculpa su inasistencia por enfermedad.

Acta anterior.— Refiriéndose a la carta del Sr. Kaulen, el Sr. Avaria hace un alcance, diciendo que la afirmación de que el Club ahorraba con la presentación que él hacía, más de \$ 4,000 anuales, no es exacta.

Sin otras modificaciones, el acta es aprobada.

Cuenta:

1. Se da lectura a la nota del Sr. Director de Tránsito que trascibe el párrafo de la Orden del Día N.º 121, en la que se amplían las franquicias del decreto 162 sobre infracciones de tránsito que cometan los socios.

Se acuerda agradecer al Sr. Frías la gestión a que alude su nota y gestionar del Director General de Carabineros que haga extensivos los beneficios del decreto 162 a todo el territorio de la República.

2. Se da cuenta de la nota de la Dirección de Obras Públicas referente a las medidas adoptadas para evitar el peligro señalado por el Club en la Cuesta de Zapata.

3. De la Nota del Sr. Valencia Reyes en que solicita se tome un aviso en la publicación que prepara del "Carabinero y el niño".

4. De la nota del gobernador de Curicó referente al puente sobre el estero Rauco.

5. Se da cuenta del ofrecimiento de don Eduardo Thieme, para servicio de engrase y lavado de automóviles de los socios.

6. Se da cuenta de varias rebajas que hacen casas comerciales a los socios del Club.

7. Se da cuenta de los informes enviados por

el socio don Carlos Tapia Sotomayor, y se acuerda agradecerlos y publicarlos.

8. Fueron aprobadas las siguientes solicitudes:

Señor Armando Villaruel A., presentado por don Alfovindo González.

Señor José Strasser, presentado por don Vasco de Larraechea.

Señor Wernes Siering, presentado por don Juan Reutter.

Señor Alfredo Valck D., presentado por don Francisco Küpfer.

Señor Arquímedes Guglielmetti, presentado por don Niño Rodighiero y Aquiles Frías.

Señor Ramón A. Canales C., presentado por don Jesús Isamit.

Señor Howard Hayden, presentado por don Augusto Liebsch.

Señor Juan Basso Agnese, presentado por don Bartolomé Soler.

Señor Carlos Villalón P., presentado por don Luis Urra Molina.

Señor Luis H. Carmona L., presentado por don Juan B. Valle F.

Señor Alfredo Wade B., presentado por don Jacobo Eckfeldt.

Señor Werner Dierchsen G., presentado por don Alfredo Dannenberg.

Señora Olga Cohen de Miranda (Socia agregada), presentada por don Jorge Miranda.

Señorita Fidelisa Alvarez O. (Socia agregada), presentada por don Aristides Alvarez O.

Tabla:

E Sr. Presidente ofrece la palabra.

Trámite de correspondencia con la Dirección de Tránsito.— El Sr. Frías hace uso de la palabra para referirse a la conveniencia de que el Club dirija las comunicaciones relacionadas con Tránsito, directamente a esta repartición.

Cuidadores de Automóviles.— Referente al servicio de cuidadores de automóviles, el Sr. Frías propone la idea al Directorio para que se organice un solo servicio.

El Sr. Avaria hace indicación para que este asunto pase a la Comisión de Tránsito y ésta informe al Directorio sobre el mejor temperamento a adoptar. Así se acuerda.

Máquina para señalizar el tránsito.— El Directorio acuerda donar al Departamento del Tránsito la máquina señalizadora del pavimento, que había sido ofrecida por "Auto y Turismo".

Estacionamiento limitado.— El Sr. Frías se refiere a los problemas de tránsito y de estacionamiento y manifiesta su propósito de obtener que el paradero en las calles centrales se aumente de 15 a 25 minutos, temperamento que los Directores estiman oportuno.

Servicio Médico gratuito.— A continuación el Sr. Presidente cede la palabra al Dr. Dreckmann que había sido invitado a la sesión.

Expone el Dr. Dreckmann que ese servicio podría hacerse en forma que resultase una evidente rebaja, en los servicios médicos y anexos que soliciten los socios o miembros de su familia, y que también podría extenderse a los servicios dentales, para todo lo cual no sería difícil contar con

los servicios que de él dependan, los ofrece general concurso de profesionales capacitados. Que este servicio podría controlarse fácilmente y que en tuitamente, en la misma forma en que lo ha venido haciendo hasta ahora.

Tercian en la discusión de este asunto los señores directores, coincidiendo en general en la necesidad de que el servicio sea rentado, con una cuota mínima, o con una tarifa muy reducida, o bien con una cuota fija semestral por parte de los socios que deseen aceptarlo y finalmente se acuerda que pase a estudio de una comisión compuesta por los Srs. Silva, Dreckmann y Mickle, quienes podrán hacerse asesorar a la vez por los médicos socios del Club, a fin de que presenten un estudio completo del tema propuesto.

Los nuevos Estatutos.— El Sr. Barahona informa que la Comisión Jurídica al estudiar la forma en que podría hacerse la fusión ha encontrado oportuno hacer el agregado de un inciso al Art. 2.º de los Estatutos, ya que en ellos no estaba contemplada la fusión con las entidades provinciales.

Da lectura al inciso aprobado en la Comisión Jurídica y explica a los señores directores el alcance del mismo.

El inciso leído dice: "Tendrán así mismo filiales en las demás provincias del país, pudiendo aceptar en este carácter a otras instituciones automovilistas de acuerdo con las normas que se fijen por el Directorio".

Sometido a la consideración del Directorio el agregado aludido, es aprobado, acordándose darlo a la publicidad en el Boletín.

Servicio gratuito de pannes.— El Sr. de Lastra chea se refiere a la posibilidad de ofrecer a los socios por medio del garage San Isidro, el servicio gratuito de "pannes" de automóviles, mediante un desembolso mensual para el Club que ascendería a la cantidad de seiscientos pesos mensuales.

El Directorio acuerda que pase a la Comisión Técnica para que ésta informe.

Siendo las 21 horas, se levantó la sesión.

SESION 120 ORDINARIA DEL 15 DE JUNIO

Se abre la sesión a las 19.15 horas.

Preside el Sr. Veloso.

Asisten los Directores Srs. Barahona, Avaria, Mickle, Silva y Betteley.

Los Directores Srs. Blurton, García y Cruz excusan su inasistencia.

Asisten también los socios Srs. Dr. Dreckmann, Haupt, Zúñiga, Gumucio, Santelices, Alert y el Pro Secretario.

Acta anterior.— Es aprobada.

Cuenta:

Se da lectura al informe del servicio médico pasado por la Comisión formada por los Directores Srs. Mickle y Silva, aconsejando su implantación en determinadas condiciones.

El Sr. Avaria manifiesta que en la sesión pasada dio su opinión en el sentido de que el Club no debería recargarse con ese servicio médico, que corresponde pagarlos únicamente a los socios que lo utilicen.

El Sr. Presidente se manifiesta de acuerdo con esa manera de pensar y estima que el gasto de \$ 4,500 que costaría ese servicio para los cinco meses, no podría hacerlo en la situación que actualmente se encuentra la Institución.

Se llega finalmente al acuerdo de designar la Comisión compuesta por los Srs. Silva, Mickle y Dr. Dreckmann con tres médicos socios del Club, para que informen más detalladamente sobre este proyecto.

Se lee la carta del Mayor Prefecto Coronel Carlos Robles S., manifestando que acepta la designación de Miembro de la Comisión de Turismo.

Se da lectura a la factura de la Casa Alert por \$ 2,500 correspondientes a la máquina que el Club acordó donar a la Dirección de Tránsito para marcar las calles y sitios de estacionamiento.

El Sr. Presidente informa de una carta de la West India Oil Co., que se refiere a la colocación de bombas en la Plazaleta de Los Leones y otras en Providencia, y al mismo tiempo sobre el uso de alcohol en los carburantes de automóviles.

Referente al primer punto el Sr. Barahona explica la gestión que hace la compañía y se acuerda que pase a informe de la Comisión de Tránsito.

En cuanto al segundo, el Sr. Mickle dice que tiene entendido que la Escuela de Artes y Oficios ha hecho ya estudios al respecto y que se le podrían solicitar informes.

En cuanto a las bombas, cree con la Compañía que ellas deben estar al alcance del mayor número de automovilistas posible y cree que la indicación de la Compañía es atendible.

Se da cuenta de la rebaja que hace a los socios la firma Cohen.

El Sr. Presidente da lectura a la Carta del Sr. Courtois que propone para su comisión el nombre del Sr. Florencio Oyarzún, el que es aceptado.

Se da cuenta igualmente de la carta de Auto y Turismo alusiva al concurso fotográfico, acordándose que pase a la Comisión Prensa para su informe.

Se lee también la carta del socio Don Pedro Mira, alusiva a los encendedores de Automóviles y el impuesto que les corresponde.

El Sr. Barahona dice que la mayoría de los socios ignoran que es obligatorio declarar el uso de encendedores de bolsillo y de automóviles, por los que deberán pagar los poseedores diez y veinte pesos respectivamente.

Propone que el Jefe Ejecutivo obtenga de Impuestos Internos, las declaraciones correspondientes para ser remitidas a todos los socios con una circular, para que sean devueltas firmadas, acompañando en un cheque el importe correspondiente, y el Club les realice la tramitación correspondiente. Así se acuerda.

Se da cuenta de las rebajas que ofrecen el Instituto Ortopédico Alemán y la Barraca América.

Igualmente de la rebaja que anuncia hará la American Shoe en un valor del 10 % y de la carta de la firma Ibáñez y Cia., por la que la Casa Hollywood hace una rebaja también en los artículos de la misma.

El Sr. Presidente se refiere a la presentación que hace el Sr. Mardoqueo Herman, para el set-

vicario gratuito de "pannes" de automóviles.

Se acuerda que pase a la comisión Técnica para su informe.

Cuenta:

El Sr. Veloso se ausenta de la sesión y preside el Sr. Barahona.

Se da lectura al acta de la última sesión de la Comisión de Turismo y se toman los siguientes acuerdos en los diversos puntos a que se refiere.

Paseo al Volcán.— Aceptado.

Gastos para los socios a quienes se designe en Comisión, aceptado. Deberá el Presidente en cada caso poner el Visto Bueno a la cuenta que se pase.

Paseo a Caracoles.— Aceptado para el 15 y 16 de agosto.

Comidas mensuales.— Antes de resolver a hacerla en otros lugares esperar los precios que el Jefe Ejecutivo debe obtener de diversos establecimientos y aceptar la idea de verificar la próxima comida en el Club, aceptando y agradeciendo el ofrecimiento del Sr. Robles de enviar al Club una banda, para que la comida se efectúe en el local de la Institución.

El Sr. Barahona felicita a la Comisión de Turismo por la labor desarrollada y el interés que se toma y hace votos porque las demás comisiones hagan otro tanto.

Sobre la próxima carrera.— A una observación formulada por el Sr. Fries se acordó:

Exigir a los pilotos el examen médico, para aquellos que tengan carné con menos de dos años de práctica y que en forma privada se realice también una prueba de las damas que deben participar, para apreciar la suficiencia y dominio que tendrían en la conducción de una máquina a alta velocidad.

Siendo las 21.45 horas se levantó la sesión.

Solicitudes bien informadas:

Señor Armando Balbi Aramini, presentado por don Pedro Pavone Voglino.

Señor Walter Fett Dittebrand, presentado por don Jorge Millán V.

Señor Rodrigo Fonseca, presentado por don Oscar Pérez Arancibia.

Señor Jorge Valderrama Cortés, presentado por don Oscar Pérez Arancibia.

Señor S. Antonio Salgado Oliva, presentado por don Ricardo Kessler.

Señor Carlos Huss W., presentado por don Walter Wolff.

Señor Baltasar Pinig Torres, presentado por don Jeremias Campos D.

Señor Gregorio Amunátegui Jordán, presentado por don Hernán Videla Lira.

Señor Eugenio Tagle Valdés, presentado por don Luis S. Bates S.

Señor Jaime Blanch Casas, presentado por don Antonio Arbea P.

Señor Platz Harré E., presentado por don Walter Sohrens.

Señor Germán Bittig G., presentado por don Ricardo Fischer V.

Señor Joaquín Brito L., presentado por don Raúl Barahona V.

A. y T. 3

Señor Alejandro Garretón Silva, presentado por don Luis Asenjo A.

Señor José Trivelli R., presentado por don Humberto Daucet G.

Señora Luz Pacheco de Videla (Socia agregada), presentada por el Sr. Hernán Videla Lira.

Señorita Luisa Carmona Lopehandia (Socia agregada), presentada por don Luis H. Carmona L.

SESION 121 ORDINARIA DEL 22 DE JUNIO

Se abre la sesión a las 19.20 horas.

Preside el Sr. Veloso.

Asisten los Directores Srs. Barahona, Avaria, Mickle, Cruz, Silva, Blurton y disculpa su inasistencia el Sr. Betteley.

Concurren también los Srs. Jefe Ejecutivo, Pro Secretario y socios, Srs. Dannemberg, Gumiucio, Fischer, Vargas, Courtois, Alert, Santelices.

Acta anterior.— Es aprobada.

Manifiesta el Sr. Avaria que sería oportuno que el Directorio acuerde que la Comisión de Turismo tenga un fondo de reserva para gastos especiales, que se formarían con los saldos sobrantes de las comidas, paseos y demás actividades de dicha comisión, para con ello hacer frente a los gastos que demandan las comisiones encomendadas a socios, y que esos fondos podrían ser manejados por la comisión sin necesidad de la autorización del directorio.

Se acepta el proyecto.

Cuenta:

Se da lectura a la nota del Director General de Carabineros, alusiva a la ampliación de las franquicias acordadas al Club, para todo el territorio del país.

A la presentación que hace el Capitán de Carabineros Sr. Reyes, solicitando que el Club tome un aviso en la publicación que prepara El Carabinero y el Niño. No se aceptó la oferta.

La oferta del Sr. Thieme.— Con el informe favorable de la Comisión técnica se acuerda aceptar el ofrecimiento de este señor y darlo a conocer de los socios por el Boletín.

Garage Teatinos.— En cuanto al informe de la comisión Técnica que no se refiere claramente a si se acepta o no el Garage Teatinos, para ser Garage Recomendado, se resuelve darlo en el Boletín para conocimiento de los socios en lo que se refiere a las rebajas ofrecidas.

El Sr. Blurton dice que la Comisión Técnica en las reuniones en que él ha intervenido, ha adoptado el temperamento de considerar como garages recomendables aquellos que tienen la maquinaria y servicio en condiciones de que resulten ventajosas para el socio.

Que es por eso que hasta la fecha, tan solo dos o tres garages forman parte de la categoría de Garages Recomendados.

Aggrega que hace falta una tarifa de trabajos de los garages que prestan sus servicios al Club, a fin de que en cada caso el socio sepa de antemano el monto de la reparación.

El Sr. Mickle es partidario de que el Club tenga una lista de los garages recomendados, con la

lista de precio de cada trabajo, con el objeto de asegurar al socio un buen servicio, porque tiene la experiencia y conocimiento de que por lo general los automovilistas salen descontentos de algunos garajes donde ordenan trabajos en sus coches.

El Sr. Blurton dice que el Club difícilmente podría garantizar a los socios, el trabajo de determinado garage, porque sabe que los clientes protestan siempre con razón o sin ella.

El Sr. Presidente propone que la Comisión Técnica, prepare una cartilla o un cuadro con los precios de las diversas reparaciones que pueden hacerse en los automóviles, para que ella sea aprobada por los garajes que quieran ser recomendados por el Club.

Se informa de la presentación que hace el Sr. Alberto Santelices de una casa y terreno en Peñaflor, para casa de campo. Pasa a la comisión de Turismo para su informe.

La American Shoe Factory acuerda a los socios el 10 % de descuento en el calzado que adquieran, franquicia extensiva a los miembros de las familias de éstos. Se acuerda agradecer y aceptar.

Alcohol en los carburantes.— Se lee la carta del Sr. Juan Gantes, que contesta el pedido de informes del Club referente al uso de alcohol como mezcla en los carburantes de automóviles. Adjunta además, un prospecto, conteniendo una conferencia de un técnico extranjero. Se acuerda que todo pase a la Comisión Técnica para su informe.

Se da cuenta de la contestación del Director de Puentes y Caminos sobre el pedido formulado por el Club para la construcción de un puente sobre el Rauco. Se acuerda transcribir la contestación al Sr. Gobernador de Curicó.

La firma Sabioncello y Sanhueza acuerda hacer rebajas especiales a los socios, en cueros de Anthe de fabricación Chilena. Se resuelve dar la información correspondiente en el Boletín.

Se acuerda pasar una nota al Ministerio de Fomento, preguntando si el Club continuará en lo sucesivo dependiendo de ese Ministerio para la organización de sus carreras conforme al decreto vigente.

Servicio de pannes de automóviles.— Se da lectura a la propuesta del Sr. Cáceres y del Sr. Jorge Herman referente al servicio gratuito de pannes de automóviles.

El Sr. Blurton informa que la Comisión Técnica, al estudiar este asunto estaba de acuerdo en informar al Directorio en el sentido de que este servicio sólo comprenda las pannes de neumáticos, pues estima que hacerlo para otra clase de trabajos sería ir a un fracaso, dado que su atención mecánica exige gastos superiores a la remuneración solicitada.

El Sr. Avaria entiende que con anterioridad existe compromiso contraído con el Garage San Isidro para estos servicios.

Informa el Sr. Blurton que los socios del Garage San Isidro, se han apartado, y el Sr. Larraechea explica que se les ha solicitado una nueva propuesta, con el objeto de tratar de dar a los socios el servicio gratuito.

El Sr. Avaria manifiesta que se opone a que

se haga un nuevo gasto, ya que en la actualidad los gastos del club ascienden a ocho pesos 25 centavos por socio, y que aumentarlos significaría no poder realizar ninguna economía, lo que es menester evitar.

Se acuerda finalmente dejar este servicio en la forma actual, sin modificaciones.

El Sr. Larraechea, refiriéndose al servicio gratuito, manifiesta que al proponerlo al Directorio era porque estimaba que éste se encontraba dispuesto a ofrecer a los socios mayores franquicias.

El Sr. Avaria dice que él no se opone a que se le den mayores franquicias a los socios, pero que sólo recuerda a los Directores la necesidad de no efectuar mayores gastos.

Solicitudes aprobadas.— Fueron aprobadas las siguientes solicitudes:

Pago de cuotas de ingreso fraccionadas.— El Sr. Mickle, refiriéndose al ingreso de socios a la Institución, dice que hay un crecido número de personas que desearían ser socios del Club, dadas las ventajas que éste les ofrece, pero que no están en condiciones de hacer un gasto inmediato de 150 pesos, valor de la cuota de ingreso, inscripción, carnet y trimestre. Cree que el Directorio podría acordar facilidades para el pago de la cuota de ingreso, dándose tres o cuatro meses, y siempre que el socio que lo presente se haga responsable también.

Se acuerda: que junto con la solicitud del socio, éste firme un documento por el valor de la cuota insoluta con la fianza del socio que lo presente, pagando únicamente la cuota trimestral correspondiente y un cuarto de la cuota de ingreso y el saldo en tres mensualidades de 25 pesos cada una.

Junta General.— El Sr. Barahona dice que estando próxima a celebrarse la Junta General que debe tratar sobre los Estatutos y por no haber asistido a la sesión en que se acordó preguntar a la Asamblea sobre su sentir para la adquisición de una propiedad, desea preguntar si se propondrá a los socios una idea concreta de adquisición de Santiago o sus alrededores.

Contrato de la Revista.— Se da lectura al contrato preparado por el Sr. Secretario para con la Revista Auto y Turismo, como órgano oficial de la Institución.

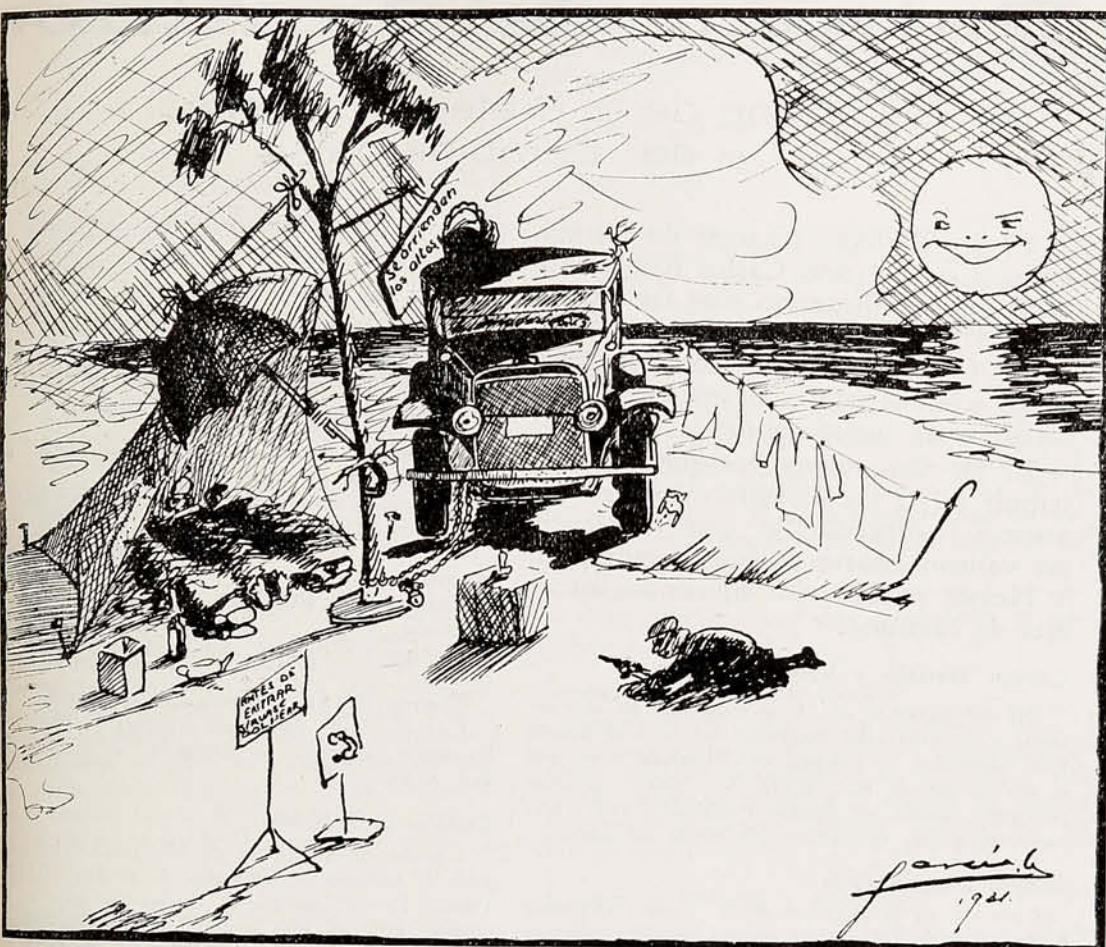
Camión para Cronometradores.— El Sr. Courtois hace ver la conveniencia de adquirir un camión para la movilización del material de las carreras.

Se acuerda que el asunto pase a la comisión Técnica de Carreras y proponga lo más conveniente, una vez que haya efectuado el cálculo de gastos necesarios.

Dinero a plazo fijo.— El Sr. Larraechea informa que existe en la cuenta corriente del Banco una cantidad de cierta consideración, que convenía invertir en alguna forma. Se acuerda se inverta la cantidad de 20.000 pesos a plazo fijo.

Finalmente se da lectura al informe pasado por la Comisión Prensa, sobre el concurso fotográfico. Es aprobado el temperamento que aconseja.

Se levanta la sesión a las 21.20 horas.



CAMPING...

Se debe a la pluma de nuestro secretario, esta visión nocturna del camping chileno.

Demás está decir que es el producto gráfico de una de las sesiones del Directorio en la que se trató de la necesidad de fomentar el camping entre nuestros automovilistas.

El señor García, no debe ser muy amante de las noches pasadas al aire libre y prefiere las comodidades de un lecho confortable y muelle, ya que ha interpretado según su sentir lo que será el camping entre nosotros. Una luna llena y sonriente, un mar tranquilo donde el susurro de las olas hace sentir su efectos de narcótico; un automóvil, "útil para todo servicio" y hasta la rueda destartalada y envejecida donde un perro faldero abusa de su impotencia.....

Un Al Capone criollo, se acerca sigilosamente en medio de la intensa tranquilidad, que sólo rompe la brisa que mueve ciertos adminículos de intimidad puestos a secar en una cuerda cercana, y sin atender la leyenda del letrero versificado: ("Antes de entrar... sírvase golpear")... se acerca al grupo que duerme tranquilo y confiado...

¿Puede haber algo más poético que esta interpretación del Sr. García en la que no falta "ni el pájaro en la enramada del automóvil", que se deleita también a su modo con el regocijo de la luna plácida?

Un observador cualquiera diría que el ave es rapaz y nocturna; quizá un chuncho de juerga por esas inmediaciones que mira atónito la invasión de sus lares.

Y hasta podríamos agregar para aumentar la poesía de esta noche de camping transportada al papel, lo que ya nos contó el poeta:

"Todo es silencio en torno..."

Hasta las nubes van pasando calladas"....

Estado de Caminos

Informe de la Prefectura General de Carabineros

El Sr. Prefecto General de Carabineros, Coronel don Carlos Robles Sotomayor, ha dispuesto que las prefecturas a su cargo suministren al Automóvil Club de Chile, informes oportunos sobre el estado de los caminos de las diversas jurisdicciones.

El Sr. Sotomayor, ha querido contribuir así, a los mejores informes de nuestra Institución, lo que evidencia un valioso aporte de buena voluntad.

Hemos recibido los siguientes informes de caminos:

Camino Santiago a Valparaíso:

Del kilómetro 9 al 11 se encuentra en mal estado, a la altura del kilómetro 14 está el puente Río Mapocho y Laguna de Pudahuel, los que se encuentran en mal estado, le faltan algunos tablones, pasado en puente Pudahuel hay una curva peligrosa, por estar a la orilla del Lago.

Camino Joaquín Pérez:

Empieza en el terminal de la calle Mapocho hasta Resbalón, el que se encuentra en pésimas condiciones.

Camino Santiago a Lampa:

En el kilómetro 8 de dicho camino se encuentra el puente Lampa, el que está sobre el río del mismo nombre, el que se presenta peligroso por ser demasiado viejo y sus barandas muy delgadas.

Camino Santiago a Los Andes:

Se encuentra en muy buenas condiciones, por el sector de la Tenencia Colina. El mismo camino a la altura del kilómetro 12 se encuentra en construcción, por cuyo motivo está en regular estado.

Comuna de Puente Alto:

Camino público de la Florida hasta Las Vizcachas, se encuentra en arreglo, quitando unas grandes piedras que existen entre el Fundo Porvenir y Open-Door Nacional.

Camino de Puente Alto a San José de Maipo, en el Túnel "Tinoco" hay piedras sueltas, existiendo el peligro de derrumbarse de un momento a otro. Camino a Puente Alto a San José de Maipo, entre los kilómetros 16 a 29 en mal estado a causas de las lluvias, pero está intransitable.

Camino vecinal del Fundo El Principal a la altura del fundo Isla de Pirque le falta el puente

sobre el estero "Clarillo", siendo de mucha tránsito, el tiempo lluvioso.

Comuna San José de Maipo:

En el Puente Volcán, está la mitad de la baranda y como la vuelta es corta hace ser un grave peligro para los vehículos se caigan al río.

Comuna de Maipú:

Camino de Maipú al fundo "Lo Cerdá" está actualmente en arreglo.

Camino de Avda. Pajaritos a Santiago, está actualmente en arreglo.

Camino a la Rinconada de Chena, en toda su extensión en mal estado.

Camino a lo Espejo en mal estado en toda su extensión.

Camino a Calera en mal estado en toda su extensión.

Camino de San Joaquín en mal estado.

Camino 5 de Abril que conduce al Fundo Lo Errázuriz, en toda su extensión, se encuentra en mal estado.

Comuna de Peñaflor:

Camino de la Cuesta de Mallarauco, interrumpido el tránsito de vehículos en el Río Mapocho. Puente Pelvín, además la Cuesta en toda su extensión está en mal estado, pero transitable.

Camino de Marruecos a Curacaví, desde el cruce con el camino "La Esperanza" hasta la bajada de la cuesta "Barriga" o sea desde el kilómetro 5 hasta el kilómetro 12, en mal estado, debido al efecto de las aguas de las lluvias sobre el terreno gredoso, pero está transitable.

Comuna Talagante:

Camino de Santiago a Melipilla, pavimentado, en el kilómetro 32 se efectúan trabajos en un canal que atraviesa el camino.

Camino de Talagante a Isla de Maipo, en buen estado.

Camino de Isla de Maipo a Lonquén desde el kilómetro 1 al 7 se encuentra en mal estado, en toda su extensión.

Camino de Lonquén a Talagante, regular estado en toda su extensión.

Camino de Talagante a Peñaflor, del kilómetro 1 al 6, en regular estado.

San Bernardo:

Todas su calles, caminos y puentes se encuentran en buen estado.

Cisterna:

Todos los caminos, calles y puentes se encuentran en buen estado, a excepción del camino de

Ochagavia, que lo están reparando y que se encuentra intransitable entre los kilómetros 6 y 7.

Tango:

Los caminos y puentes en buen estado.

Cerro Negro:

Desde el Fundo San Joaquín al crucero de Nos, en buen estado, pero entre los kilómetros 23, 24 y 25 a ambos lados existen grandes hoyos de los que han servido para extraer ripio. Igualmente en el kilómetro 21.

Camino El Monte a San Antonio:

Desde el kilómetro N.º 38 "El Monte" al kilómetro N.º 49. Puente de los Ahorcados, debido a las últimas lluvias, el camino está en regulares condiciones. En el kilómetro 45, el puente sobre el estero de "El Paico", es peligroso por ser muy corto, angosto y está a una altura superior que la del camino público y por cuyo motivo los autos vienen a verse cuando ya están sobre el puente.

Camino público de Melipilla a Casa Blanca:

Desde la vuelta de la piedra de Santa Julia, hasta la cumbre de la Cuesta de Ibacache, 31 kilómetros a la altura de la parte denominada Las Greas de Peralillo, está casi intransitable, a la altura del kilómetro 13 se encuentra el Puente de madera sobre el estero de Puangue en mal estado, y a la altura del kilómetro 29 en la parte denominada el Arenal de Ibacache, una vertiente de agua; demás parte del camino en regular estado.

Camino de Chorombo a Curacaví:

Desde el deslinde del Fundo Santa Emilia con Las Mercedes, a la Estación de Ferrocarril de Melipilla a Ibacache su terminación, con 13 kilómetros desde el deslinde de Santa Emilia hacia Chorombo, dos kilómetros, se encuentran cuatro pasos en mal estado, producidos por las lluvias. A la llegada de Chorombo se encuentra el puente de madera sobre el Estero Améstica en mal estado: Camino público desde el Fundo El Rastrillo de Marina Pinto, hasta Piedra Numerada, desemboca el Camino de Melipilla a Casa Blanca, con una extensión de trece kilómetros, en este mismo sitio existen doce bajos, con bastante desnivel y accidentado, demás parte del camino en regular estado. Desde la base de la Tenencia de Carabineros, existe un camino Vecinal que conduce al camino de Las Mercedes con Curacaví a la parte denominada El Bosque y tiene una extensión de cuatro kilómetros, el que se encuentra intransitable.

Camino Público de Mallarauco:

Desde la Cuesta de Pelvín hasta la esquina de la pared desemboca el Camino de Melipilla con Casablanca, con una extensión de 24 kilómetros. Desde la cuesta de Pelvín a cinco kilómetros en el deslinde de Santa Elisa con Santa Teresa, se encuentra un Puente en construcción, y al llegar a

la pared, en la parte denominada El Vallenar, hay varias lagunas de aguas, producidas por las lluvias, demás parte del camino se encuentra en regular estado.

Camino de Curacaví a Santiago:

Este camino está pavimentado y se encuentra en buen estado.

Camino de Curacaví a Casablanca:

Este camino se encuentra pavimentado hasta la Cuesta de Zapata. De este punto hasta La Cumbre, 5 kilómetros más o menos, no está pavimentado, y tiene varias curvas, estando éstas en buen estado.

Camino de Curacaví a Melipilla:

Este sale del camino a Santiago, a 10 kilómetros del pueblo de Curacaví, a 1 kilómetro más o menos, no está pavimentado y tiene varias curvas, en este sitio cruza el estero Puangue, con las lluvias éste queda intransitable. Curva peligrosa no tiene y une al camino de Melipilla al que va a Valparaíso, en el kilómetro 34. Su estado en general es malo, no tiene gran movimiento de tráfico.

Camino de Melipilla a Pomaire:

Este camino se aparta de la Estación El Marco, atraviesa la línea del Ferrocarril y sigue hacia el Norte, con una extensión de dos kilómetros, este camino es bueno y sólo a la entrada del pueblo de Pomaire se forman algunos barriales que no son de importancia.

Camino de Melipilla a Chocalán:

Este camino se encuentra en buen estado. Su recorrido son más o menos tres kilómetros y sólo presenta una curva pronunciada a la salida del puente de Chocalán sobre el río Maipo a dos y medio kilómetros de Melipilla.

Camino de Melipilla a Cholqui:

Este lugar ya mencionado tiene una curva pronunciada de más o menos 45 metros de radio y a cuatro kilómetros existe un puente en mal estado.

Camino Público de San Antonio a Santiago:

El nuevo camino de San Antonio a Santiago, se encuentra en toda su sección pavimentada o sei desde Melipilla hasta el punto denominado "La Sepultura" en buen estado, partiendo desde ese punto en una extensión de más o menos 20 kilómetros y en especial frente al Fundo "La Unión" está bastante malo para los automovilistas, a causa de las gredas con las últimas lluvias.

Desde frente a Melipilla hasta llegar a San Antonio y Cartagena en regular estado. El camino público de Llo-Lleo a San Pedro está regular hasta la bifurcación del Camino a Bucalemu, desde allí hacia el Sur está intransitable. El camino público de Cartagena al Tabo en regular estado en toda su extensión.

El camino público a San Antonio por San Juan en buen estado.

Camino Longitudinal Sur:

Entre los kilómetros 29 y 30 que se encuentra en la Cuesta de Angostura, antes de llegar al límite divisorio con la Provincia de Colchagua existen varios derrumbes originados por las recientes lluvias, donde los conductores de vehículos deben guardar todo cuidado, pues existe peligro para el libre tránsito de ellos. En dirección a Santiago entre Buin y antes de llegar al puente carretero del río Maipo (sector Guindos) con las últimas lluvias, el camino presenta innumerables hoyos que dificultan en cierto modo el tráfico de vehículos, se recomienda no correr con velocidad.

Caminos Vecinales:

Desde Hospital a "Chada" en mal estado, desde la Rinconada de Huelquén, hasta el Fundo "Chada" en mal estado y sector del Fundo La Vacada.

Camino Público de Buin, Alto de Jahuel, Puente Los Morros:

En el camino público que se utiliza, para llegar a Santiago, pasando por Alto de Jahuel, en dirección al Puente de los Morros en el sector comprendido de la Avenida "San Martín" esquina de Arturo Prat (Buin), Avenida Bernardino Bravo (vieja) para dirigirse al Alto de Jahuel, en el bajo nivel del Ferrocarril existe una gran laguna que impide el tráfico de vehículos, el tráfico debe hacerse por el "Camino del Arpa", cuya entrada se encuentra entre el caserío de "Villaseca" y la calle de Arturo Prat, de Buin.

Los demás caminos se encuentran en buen estado.

Camino a Puente Alto:

En el sector comprendido entre el Camino "La Legua" y el camino "El Pedrero", se está abriendo fosos en el costado poniente para la colocación de cañerías para el agua potable que irá a surtir a Santiago, y por la tierra extraída que ha sido colocada hacia el centro de la calzada, se ha estrechado un poco; pero que no impide el tráfico de los vehículos.

Camino Ochagavía:

Se encuentra en buenas condiciones en todo el radio que corresponde a esta Unidad, o sea desde la calle de Milán hasta el Camino Departamental, exceptuándose el trayecto que queda entre el Camino Departamental y el Callejón Lo Ovalle que se encuentra en regulares condiciones, pues se han formado pequeñas lagunas; pero que no impiden la libre circulación de los vehículos.

Camino "La Legua":

Este camino se encuentra en buenas condiciones en toda su extensión.

Camino Departamental:

Este camino se encuentra en buenas condiciones desde el camino Santa Rosa hasta el Camino San Bernardo y desde este último al Camino Ochagavía se encuentra en regular estado, pues se han formado pequeñas lagunas de agua, las que no impiden el tránsito de vehículos.

Camino "El Pedrero":

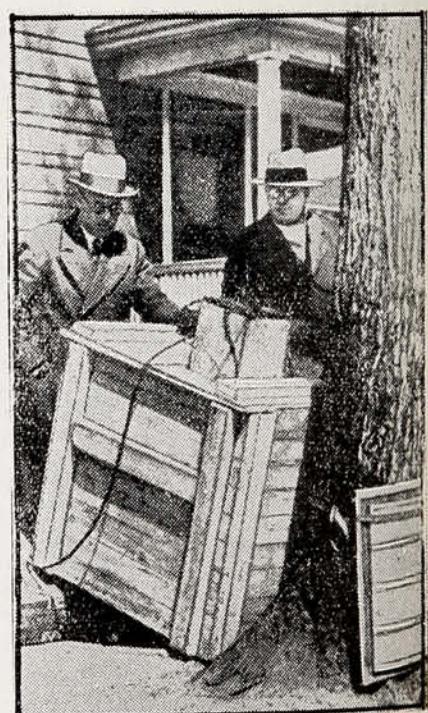
Este camino se encuentra intransitable por el agua que lo ocupa en toda su extensión y por las numerosas piedras con que se encuentra cubierto.

Camino San Joaquín:

Este camino está ocupado por las aguas que se derraman del Canal del mismo nombre, desde el Camino Ochagavía hasta el callejón que entra hacia la Chacra "La Feria", pero, a pesar de esto, puede transitarse por él.

El camino "Lo Espinoza", que une a Santiago con el pueblo de Renca, en el kilómetro 1 y 2, hay un Puente en construcción sobre el Río Maipocho.

El Camino a Barrancas, entre este pueblo y el Puente Negro, se encuentra en regular estado.



Los Rayos X y la fotografía de los árboles. Así como el organismo humano y los animales son atacados por las enfermedades de la naturaleza, los árboles son también víctimas de estos males. En los Estados Unidos ha dado un magnífico resultado examinar el interior de los árboles por medio de los Rayos X y así poder determinar en qué consiste el mal.

Por qué debe comprarse un automóvil o un camión para progresar en la vida

La lucha por la vida es una constante producción de dinero. Cada hombre que trabaja, lo hace, no sólo para vivir, sin también para asegurarse un porvenir que le permita descansar después.

El comerciante que invierte una suma de dinero en su negocio, lo hace para obtener un interés mayor, que le permita mantener su capital, vivir y economizar para acrecentarlo.

Un fabricante o un agricultor, mejora su maquinaria, para producir más y mejor y más barato.

Igual cosa puede decirse del hombre que trabaja en otras actividades, especialmente del que necesita ponerse en contacto cada día con un gran número de personas para aumentar sus ganancias.

No es verdad el argumento que suele hacerse, de que quien compra un automóvil para trabajar, compra un elemento de lujo, basado en que antiguamente se trabajaba lo mismo sin necesidad del automóvil. Antiguamente se trabajaba menos y siendo las condiciones de vida más baratas, el hombre se conformaba con menos también. Pero los hombres y los pueblos se enriquecen y aumentan su población. Los que se han enriquecido es porque han tenido una clientela más numerosa, y el aumento de población lanza cada día a la lucha por la vida un mayor número de competidores. Así, el que llega primero, tiene siempre mayores probabilidades de realizar el negocio, que el que viene al último.

El automóvil ahorra al comerciante activo, un tiempo precioso que puede "debe reducirse a dinero también. Aumentar las vinculaciones comerciales en el día equivale a aumentar las ventas en el mismo plazo y por ende las utilidades. Por otra parte el automóvil lejos de significar un lujo, evidencia al hombre observador, el uso de un elemento de trabajo e involucra también una mayor responsabilidad moral, si se

quiere, pero que influye también en la confianza que deben inspirar los negocios. Invertir dinero en comprar un automóvil, para trabajar, es destinar un capital en la misma forma en que lo destina el comerciante para mejorar su comercio, o el fabricante en la mejora o adquisición de maquinarias modernas.

El viajante de comercio que debe visitar diez casas en el día, en diferentes barrios apartados, visita treinta en el mismo tiempo, con un gasto un poco mayor, pero también con probabilidades de que un solo negocio más que realice le compense ese gasto.

Lo mismo podemos decir prácticamente del camión. Es el mismo razonamiento de la lógica que induce a la adquisición de una maquinaria para aumentar la producción y disminuir sus costos. No hay una sola actividad comercial, que pueda evidenciar que es preferible el uso de un sistema anticuado de transporte sobre uno moderno, más cómodo, más seguro y más rápido. Aparte de ello, para el dueño de su fundo o de una granja, tiene en su propio camión un elemento de transporte en cualquier caso de emergencia, en que los negocios reclamen su presencia rápida en un lugar determinado.

Independencia económica.

Adquirir un automóvil, para aumentar el radio de acción de un individuo que trabaja, o un camión, para asegurar mayores ganancias en transportes es marchar hacia la independencia económica.

En efecto, tanto el automóvil como el camión, usados como elemento de trabajo, permiten al hombre de vida ordenada, no sólo ganar el sueldo que ganaría como empleado en una oficina cualquiera, sino trabajar con una libertad horaria que no tiene precio.

Es una oportunidad de progresar por su propios medios, y sobre todo, es dedicar en provecho propio todas las

(Continúa pág. 426).

LO QUE ES EL DEPORTE DE «SKI»

por CUNNAR NERGAARD

(Especial para "Auto y Turismo")

El uso de ski es muy antiguo en Noruega, el país que con toda razón es llamado "la cuna de los skis". Allí en el lejano norte los han usado como el medio de transporte en los inviernos desde más de mil años, y desde que se conoce la historia del país han tenido, en las guerras antiguas, skiadadores armados — los más ligeros soldados en el invierno.

Hace 50 años solamente que los habitantes de las ciudades empezaron a emplear skis para sus recreos y para deporte, y más o menos 30 años atrás fueron llamados los primeros instructores noruegos a los países alpinos europeos para enseñar a los soldados y los turistas el uso de los skis.

En Suecia y Finlandia se ha desarrollado también este deporte de invierno, que ha llegado a ser el predilecto de todo el mundo, donde se encuentra nieve. Tanto en Canadá, Estados Unidos, Japón y África del Sur, como en Francia, Alemania, Suiza, Italia y Austria, donde muchísimos instructores noruegos enseñan prácticamente el empleo de estas tablitas de madera, que en el idioma noruego se llaman "ski", cuyo nombre hoy día es internacional, así como aquel incomparable deporte mismo.

En el primer campeonato mundial de invierno, que se efectuó en 1924 en Chamonix, Francia, al pie del Monte

Blanco, ganaron los skiadadores noruegos los mejores premios, y en el reciente campeonato — febrero de 1931 — en Oberhof en las sierras de Thüringen, Alemania, ganaron otra vez todas las pruebas en ski, al mismo tiempo que la pequeña noruega Sonya Henie

ganó su quinto campeonato mundial en patinaje de arte sobre hielo.

El próximo año les toca a los norteamericanos la ejecución de la olimpiada de invierno — en Lake Placid — y en este país de los records la lucha será muy reñida.

Un joven noruego saltó 80 metros en Salt Lake City en el último invierno, pero otro noruego mejoró recién este record mundial con un metro — 81 mts. — en Daves, Suiza. El salto más largo efectuado en Noruega es de 76 ½ mts. Niñas y muchachos — es-



La admirable joven deportista noruega SONYA HENIE, que en cinco campeonatos mundiales de patinaje sobre hielo, ha ganado el premio en patinaje de arte.

tos últimos hasta 12 años de edad — saltan 40 y 50 metros, y hay "jóvenes" de 65 años que hacen lo mismo, pero muchísimo más importante que un salto largo es el buen estilo y la postura correcta de la persona que salta, tanto antes del salto como durante este mismo y hasta que la carrera se termina en el plano debajo de la cancha, con el viraje — sea éste "Telemark" o el



Un domingo de invierno cerca de Oslo. En estos mismos lugares se goza en verano frutas silvestres y flores en abundancia.

"Cristianía". — Este último viraje de excelente y saludable deporte.

* * *

be llamarse "Oslo", por ser viraje que los muchachos de esta ciudad han usado en los últimos 40 años, por cierto antes que la capital de Noruega adoptara su antiguo nombre, que en tiempo anterior había llevado durante 600 años. El viraje "Telemark" lleva el nombre del lugar, donde el deporte se desarrolló primeramente. Los virajes nombrados se emplean solamente para terminar una corrida en cancha — o en otra forma llegando a un plano — para pararse. Cualquier otro viraje depende del terreno y será más o menos individual, mejorándose el estilo y la perfección según la práctica de skiador.

Las carreras largas de ski se hacen de 15, 30 y 50 kilómetros más frecuentemente. La velocidad depende del terreno y de la calidad de la nieve, que cambia según la temperatura. Un tiempo de

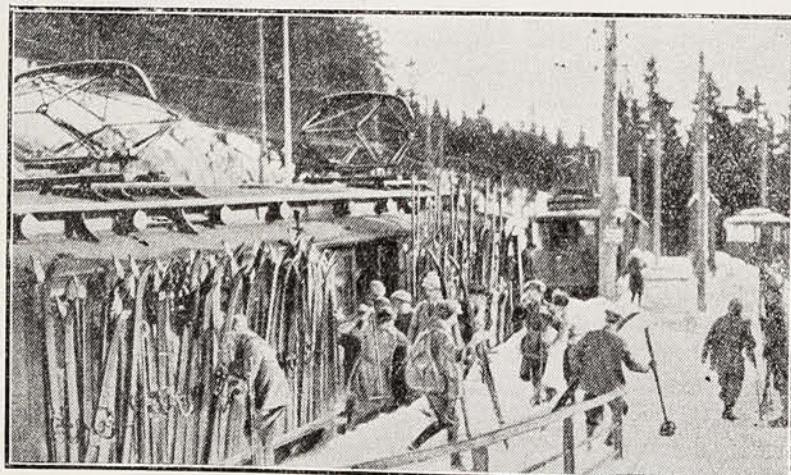
4 ó 5 horas será necesario para los 50 kilómetros.

Como sucede en todos los deportes han empezado a introducirse también en este noble deporte de ski impropias acrobacias, que los países nórdicos tratan de impedir por considerarlas inútiles y hasta dañinas para el sano desarrollo del

El enorme éxito de los exploradores noruegos se debe en gran parte a su capacidad de utilizar los skis.

Dr. Fridtjof Nansen pasó por primera vez el glaciar de Greenlandia en 1887, y los 6 noruegos que tomaron parte eran todos expertos en ski y ellos mismos tiraron los trineos.

En su grande expedición con el buque "Fram" sobre el Mar Artico fué Nansen, acompañado por un solo



Los pasajeros mismos colocan sus skis en el exterior de los carros, preparados para ello.

hombre — los dos con ski y trineos, tirados por perros — sobre el helado mar hasta 86°14' lat. norte, regresando a las islas de Francisco José, a los cuales los rusos quieren dar ahora el nombre de "Tierra de Nansen".



Todo el mundo se recuerda el maravilloso viaje que el insuperable explorador Roald Amundsen hizo al Polo

(De la pág. 423).

energías individuales, que el empleado dedica por lo común en provecho alegre.

Lo que un hombre de mediana potencia económica gasta en un veraneo obligado por equivocados preceptos sociales, para su familia y para si mismo, es base más que suficiente con buenas referencias, para adquirir un automóvil o un camión de trabajo que al cabo del año, no sólo le permite pagar su deuda, y haberse hecho de un capital considerablemente mayor, sino que gastar con mayores derechos una suma dada para el descanso propio y de los suyos en la seguridad de que no compromete su estabilidad financiera. Tan sólo habrá hecho el sacrificio de una temporada de verano.

Sur en 1911, llevándose a 4 compatriotas, todos con ski y con perros tirando los trineos.

* * *

En América del Sur hay también gran entusiasmo por el espléndido deporte de invierno.

En el Puente del Inca, en plenas Cordilleras Argentinas hay anualmente muchos deportistas en los meses julio-agosto, y jóvenes noruegos — destacados deportistas — enseñan allí el uso de los skis.

En Chile ha tenido el Departamento de Turismo la feliz idea de fomentar el deporte, y para los últimos días de julio se ha organizado una gira a Caracoles en las Cordilleras Chilenas.

También hay un curso de ski, cuyos participantes harán sus ensayos prácticos los domingos, cerca del Volcán, hasta donde se irán en tren o en auto. Habrán trenes especiales para el regreso a Santiago.

Deseamos al Departamento de Turismo y a las personas encargadas de la instrucción un gran éxito en su tarea.

Los jóvenes chilenos merecen poder ejercer este noble deporte.

G. N.

Muchos hay, que gastan más de lo que pueden en diversiones pasajeras, en lujos de otra índole, y que viven constantemente en un ambiente financiero estrecho. El que realmente desea progresar e independizarse, debe pensar en aumentar sus ganancias usando un elemento de utilidad de acuerdo a sus necesidades: un automóvil o un camión.

El comercio local, permite a cualquier interesado una demostración práctica y minuciosa, de consumo y mantención, que es completamente gratis.

Solicite informes detallados, a cualquier importador, sin que ello involucre ningún compromiso de su parte.

Asociación de Importadores
de Automóviles y Anexos
de Chile

DEPORTES DE INVIERNO

Aumenta el interés por practicarlos en Chile

"Auto y Turismo" se ha referido a la necesidad de despertar en Chile el interés por los deportes de invierno, desde hace ya varios años. Poco a poco la idea ha ido tomando cuerpo entre los deportistas entusiastas, al extremo de que, después de la iniciativa particular ha conseguido despertar el interés de las autoridades.

Desde hace poco, el Departamento de Turismo ha contratado un profesor para el deporte del sky, que tiene ya algunos alumnos, y paulatinamente se han iniciado otras iniciativas similares en diversas organizaciones.

Sabemos que al Automóvil Club de Chile, se le ha ofrecido el concurso de un profesor experimentado, y esta oferta ha tenido eco favorable en la Comisión de Turismo. Suponemos que lo tendrá también en el Directorio.

Es verdad que por este año no será mucho lo que el Club podrá hacer en bien de los deportes de inviernos, dado lo avanzado de la época; pero al menos será posible echar las bases para el futuro, y preparar para el año próximo, todo lo necesario como para que la iniciativa tenga eco entre los numerosos cultores con que podría contar la Institución.

Pero, a nuestro parecer, este deporte de invierno, no debe circunscribirse únicamente al sky. Este interesante deporte, no está al alcance de la mayoría del público, y bien podría implantarse conjuntamente con él el deporte de patinaje en el hielo, luges y bobsleighs, que permitiría practicarlo a todo el mundo.

El caso es, encontrar un lugar lo suficientemente cercano a Santiago, de

fácil acceso y de condiciones favorables para su realización.

Sabemos que el Volcán a la altura de Lo Valdez se presta para el Sky, aunque no para el patinaje por la falta de terreno plano apropiado, y por otra parte, este lugar está demasiado lejano y es sólo accesible a los automovilistas.

Por otra parte, el tiempo que se requiere para llegar hasta allí, permite la práctica de sólo algunas horas de deporte, por la carencia de hoteles apropiados.

Es menester, como decimos, encontrar un lugar cercano a Santiago que reuna las condiciones aludidas, y según estamos informados, este lugar podría ser Las Condes o un punto inmediato, ya que se halla a bastante altura, nieve abundantemente y hace el frío necesario para mantener la nieve. Además, el camino de acceso podría ser fácilmente arreglado, y permitiría a los automovilistas llegar en poco tiempo de viaje y a los que no lo son, usar de servicios de góndolas, como se hace en Europa en muchas partes.

El patinaje y el deslizamiento en luges o bobsleighs es barato, y requiere sitios fácilmente acondicionables para su desarrollo. No creemos que constituya ni un gasto crecido ni una dificultad mayor, estudiarlos durante el próximo verano para dejarlos en condiciones para el invierno venidero.

Lanzamos la idea por si ella pudiera tener acogida entre quienes puedan realizarla, inspirados como nosotros en dotar a Chile de nuevas fuentes de recursos, y al público de la práctica de deportes altamente saludables y entretenidos.

El Hierro viejo, un aliado de la Industria

Su destino constituye, por cierto, todo un romance de la industria moderna, pues una buena parte de ellos, desarmados y vueltos a fundir, producen acero de la mejor calidad y vuelven otra vez a la vida en la forma de nuevos y mejores coches.

Por ejemplo, desde febrero de 1930 más de 60,000 automóviles viejos de todas las marcas han sido sacrificados,

provenientes de la fábrica, rieles viejos, ruedas de ferrocarril, locomotoras y máquinas agrícolas anticuadas, también se aprovecha una nueva fuente, totalmente desconocida hasta el presente: los automóviles viejos.

De paso mencionaremos que al desarmarse los automóviles viejos en la grandiosa fábrica de la Ford Motor Company se obtienen también grandes

cantidades de otros materiales que antes se dejaban perder en las pilas de automóviles viejos y que actualmente son recuperados para una variedad de fines útiles. El vidrio es fundido de nuevo, las tablas del piso son utilizadas para embalajes, las telas y materiales de la tapicería son empleados en las máquinas de pulimentar, con el cuero se hacen de-



Un cementerio de automóviles. Sus materiales servirán para la fabricación de otros automóviles.

por así decirlo, en la fábrica de la Ford Motor Company en Dearborn, E. U. A., y el aprovechamiento de vehículos viejos progresó a razón de más de 1,000 por semana.

En realidad, no hay nada nuevo en este proceso. Por más de 70 años, desde que los hermanos Emile y Pierre Martin, de Sireuil, Francia, descubrieron su valor, el hierro viejo ha representado un papel importante en la industria metalúrgica y es un elemento de tanto valor para la fabricación del acero, como lo es el mineral de hierro que proporciona los lingotes con los cuales aquél es mezclado.

La innovación del método Ford consiste en que, aparte del hierro viejo obtenido de las fuentes corrientes, tales como desperdicios de todas clases

lantales, mientras que el aluminio, metal blanco, cobre y bronce son ofrecidos en venta en la plaza.

Si se considera que en la fábrica de la Ford Motor Company de Dearborn existen diez crisoles abiertos, cada uno de los cuales tiene una capacidad de cien toneladas y puede producir dos partidas de acero cada 24 horas, inmediatamente se comprende cuán enorme es la cantidad de hierro viejo que se necesita.

Sin embargo, en vista de que el revestimiento de los crisoles abiertos debe ser renovado con frecuencia, sólo 8 de los 10 hornos existentes funcionan a un mismo tiempo. Aparte de la relativamente pequeña cantidad de fundente, liga, etc., la carga de cada horno consiste

de 45 toneladas de lingotes y 55 toneladas de hierro viejo. En consecuencia, con los 8 hornos trabajando a su capacidad máxima, se requieren diariamente 880 toneladas de hierro viejo y 720 toneladas de hierro en lingotes.

Todo el hierro en lingotes usado por la Ford Motor Company proviene del mineral extraído de las propias minas Ford. El hierro viejo es obtenido, parte de automóviles fuera de servicio, parte de los desperdicios de la fábrica, y la mayor proporción de grandes pilas de hierro viejo logradas mediante el desmantelamiento de antiguos buques comprados al Gobierno de los Estados Unidos. Originalmente, este stock de hierro proveniente de buques viejos consistía de cinco enormes pilas paralelas, cada una de las cuales media una altura mínima de 6 metros y más de 800 metros de largo!

Durante todo el proceso de manufactura, el acero es sometido a análisis frecuentes y minuciosos a fin de asegurarse de que cada partida de acero responde a las especificaciones químicas que han sido establecidas para el fin particular a que está destinada. El acero para forjar los cigüeñales debe satisfacer con toda exactitud los requisitos fijados; el acero para las bielas debe cumplir con otro análisis igualmente riguroso; el destinado a la fabricación de los muelles debe pasar un tercer grupo de especificaciones, y en la misma forma se procede con las 49 diversas clases de acero usadas por la Ford Motor Company.

Además de los análisis químicos, los distintos tipos de acero son sometidos también a diversos ensayos físicos a fin de asegurarse de que están absolutamente libres de materias extrañas que pudieran originar fallas, y que el acero reúne todas las cualidades requeridas.

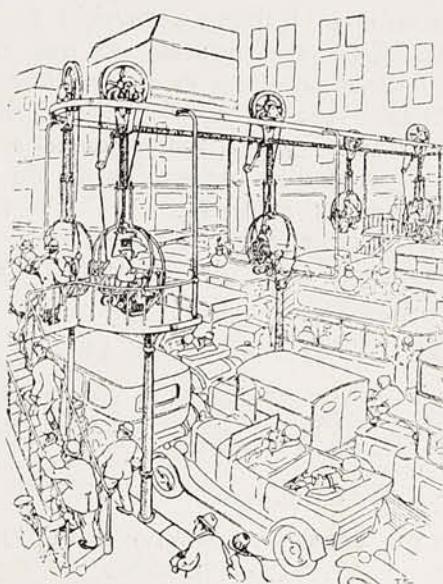
En una palabra, cada ingrediente que se emplea en el acero y cada una de las operaciones que comprende su fabricación, son vigilados en forma continua y estricta hasta que el pro-

ducto terminado es aprobado para su uso.

Veamos ahora el camino que sigue uno de tales automóviles viejos. Una vez despojado de todo lo que no sea acero, el chassis desmantelado, colocado sobre un transportador, es llevado hacia una prensa gigantesca que lo aplasta por completo, dejándolo listo para pasar al horno. Si todavía resulta demasiado voluminoso, una enorme tijera lo corta en pedazos en un instante, y sigue su viaje hacia la puerta del horno.

En el piso de la artesa del horno, ya caliente, se colocan primeramente unos 9,000 kilogramos de piedra caliza, que constituye el fundente. Sobre ella se echan unos 45,000 kilogramos de hierro viejo, y cuando éste está casi derretido se lanzan sobre el mismo unos 40,000 kilogramos de hierro líquido, a fin de que se mezcle con aquél. Despues de 10 a 12 horas se efectúa la colada del acero en grandes cucharrones especiales, que lo vierten en los moldes para convertirlo en lingotes.

LA MECANICA Y EL TRANSITO



Última invención destinada al transporte de peatones en el cruce de las calles de gran tránsito.

LA NUEVA LEY DE TRANSITO

No obstante haber publicado en el Boletín Semanal los párrafos más salientes de la nueva Ley de Tránsito, la reproducimos íntegramente en nuestra revista, con el objeto de llamar la atención de los socios sobre su severidad en las infracciones.

Aconsejamos su lectura detenida, en la seguridad de que, al compenetrarse de ella, nuestros socios pondrán el mayor celo en su cumplimiento para evitarse las molestias de sus severas sanciones.

Además, repetimos en esta ocasión, la necesidad de que todo socio al producirse un accidente, se informe de los nombres de las personas que pueden testimoniar ante el Juez y dejen constancia de ellos al hacer las primeras declaraciones en la comisaría donde sean conducidos, informando a la brevedad posible a nuestro Abogado, para su intervención.

Se llama especialmente la atención sobre los artículos 21 y 32 dado que el primero señala el procedimiento a que debe atenerse el culpable si la infracción se hubiere cometido en comuna distinta a aquella en que reside, y por el segundo, en que se da competencia a los jueces de policía local para conocer y resolver sobre los daños y perjuicios provenientes de un choque o un atropello.

La ley que reproducimos para mejor conocimiento de nuestros socios es la siguiente:

DECRETO CON FUERZA DE LEY N.º 339

Núm. 339.—Santiago, 20 de mayo de 1931.—Vistas las facultades que me confiere la ley N.º 4.945, de 6 de febrero último,

Decreto:

Apruébase la siguiente:

LEY SOBRE TRANSITO PUBLICO

TITULO PRIMERO

De la organización de los servicios del Tránsito.

Artículo 1.º Correspondrá a las reparticiones y funcionarios que determina la presente ley,

la organización y vigilancia del tránsito público en el país, y la represión de las faltas o infracciones a las leyes o reglamentos sobre la materia, que se cometan en las calles, caminos y demás vías públicas.

Art. 2.º La organización del tránsito público en el país y la supervigilancia de los servicios relacionados con el mismo, estarán a cargo de la Dirección General del Tránsito.

Art. 3.º Los Servicios de la Dirección General del Tránsito serán sostenidos y costeados por la Municipalidad de Santiago y dependerán del Ministerio del Interior.

La planta del personal de esta repartición y los sueldos del mismo serán fijados por el Presidente de la República. Los nombramientos del personal serán hechos también por el Presidente de la República, a propuesta del alcalde de Santiago, con excepción del Director General, que será propuesto por la Dirección General de Carabineros.

Art. 4.º Son atribuciones y deberes de la Dirección General del Tránsito:

a) Estudiar y someter a la aprobación del Presidente de la República los reglamentos necesarios para el cumplimiento de la presente ley y el funcionamiento de los servicios con ella;

b) Establecer las reglas uniformes que deben observarse en el tránsito de vehículos y peatones por las vías públicas, de acuerdo con lo que dispongan los reglamentos sobre la materia;

c) Determinar las condiciones generales de seguridad que deban reunir los vehículos que transiten por las vías públicas;

d) Establecer las reglas generales sobre limitación y forma de carga de los vehículos;

e) Determinar los procedimientos uniformes de señalización del tránsito público;

f) Autorizar el uso de tipos determinados de taxímetros o de otros sistemas para contar y avaluar los recorridos para los vehículos de alquiler;

g) Evacuar las consultas que formulen las Municipalidades de la República, relativas a la interpretación y aplicación de las disposiciones sobre tránsito;

h) Dar cuenta al Ministerio del Interior de los procedimientos o actos de las Municipalidades que contravengan las disposiciones de la presente ley o de sus reglamentos;

i) Otorgar las placas y certificados internacionales de tránsito;

j) Llevar una estadística completa de todos los vehículos existentes en el territorio de la República, de los accidentes del tránsito y sus causas, de las autorizaciones para conducir vehículos y de las infracciones que se cometan por los conductores;

k) Supervisar los servicios de los departamentos provinciales del tránsito e impartir instrucciones a dichos departamentos, con el objeto

de orientar sus actividades y mantener la disciplina y unidad en el servicio:

1) Poner en conocimiento del Ministerio del Interior las deficiencias que observare en los departamentos provinciales, y solicitar la remoción de los funcionarios y empleados de los mismos, en los casos de incorrecciones o abusos cometidos por aquéllos en el desempeño de sus cargos;

m) Resolver, de común acuerdo, con la Oficina Central de Caminos, los problemas o dificultades que pudieren presentarse con motivo de la aplicación de la Ley General de Caminos, en las materias relacionadas con el tránsito público.

Art. 5.^o En cada comuna cabecera de provincia existirá un Departamento Provincial del Tránsito, cuyo mantenimiento estará a cargo de la Municipalidad respectiva.

La organización de estos Departamentos será determinada por el Presidente de la República, a propuesta de las Municipalidades interesadas y con informe de la Dirección General del Tránsito.

Art. 6.^o Los Directores Provinciales del Tránsito serán nombrados por el Presidente de la República, a propuesta de la Dirección General de Carabineros.

El personal restante de estas reparticiones será designado por el intendente de la provincia, a propuesta del alcalde de la comuna cabecera de la misma y con audiencia del Director Provincial.

Art. 7.^o Correspondrá especialmente a los Departamentos Provinciales del Tránsito:

a) Velar en la provincia por la correcta aplicación de la presente ley y sus reglamentos;

b) Supervisar los servicios del tránsito en todo el territorio provincial, dar cuenta a la Dirección General de las deficiencias que observan en ellos y proponer las medidas conducentes a la eliminación de dichas deficiencias;

c) Evacuar las consultas sobre tránsito que formularen las Municipalidades de la provincia, y transcribir a éstas para cumplimiento, las resoluciones pertinentes de la Dirección General del Tránsito;

d) Disponer y supervisar el cumplimiento de las resoluciones relacionadas con el tránsito público en las comunas, que dictaren las Municipalidades en uso de sus atribuciones legales;

e) Otorgar, en la forma y condiciones que determine el reglamento general de la presente ley, cédulas de competencia para manejar vehículos de tracción mecánica, las que serán valideras en todo el territorio de la República;

f) Fijar, con audiencia de los alcaldes respectivos, la velocidad máxima a que podrán transitar los vehículos por las calles y caminos de la provincia, la que no podrá exceder de 40 kilómetros por hora dentro de los límites urbanos de las ciudades, ni de 70 kilómetros en los caminos de primera clase, rectos y despejados.

Art. 8.^o En la provincia de Santiago, la Dirección General del Tránsito, desempeñará, a la vez, las funciones del respectivo departamento provincial.

Art. 9.^o Correspondrá especialmente a las Mu-

nicipalidades, en materia de tránsito público:

a) Determinar las calles y caminos de tránsito continuo y preferente, y establecer las demás prohibiciones y limitaciones sobre la materia que autoricen las leyes o sus reglamentos;

b) Fijar los lugares de estacionamiento de vehículos, dentro de los sectores urbanos de las comunas;

c) Determinar las horas y los procedimientos de carga y descarga de los vehículos, dentro de dichos sectores;

d) Imponer el uso de taxímetros u otros sistemas en los vehículos de alquiler, y fijar las tarifas de estos vehículos;

e) Ejecutar la señalización del tránsito en las vías públicas de la comuna, de acuerdo con las instrucciones de la Dirección General del Tránsito y sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 4.^o letra m).

f) Reglamentar las condiciones de comodidad, seguridad, limpieza y estética de los vehículos de servicio público, y velar por la higiene y corrección de sus conductores;

g) Determinar las líneas o recorridos de autobuses y las tarifas y demás condiciones de este servicio, y conceder a los empresarios de dichos vehículos permisos de recorridos desde un año hasta por un plazo de cinco años. Cuando se trate de líneas y autorizaciones de recorridos que comprendan varias comunas, aquéllas serán fijadas y concedidas por el gobernador del departamento o el intendente de la provincia, en su caso, con audiencia de los alcaldes de las comunas interesadas y del Director Provincial del Tránsito. Si se tratase de servicios que abarcaran territorios de varias provincias, las concesiones respectivas serán otorgadas por el Ministerio del Interior, con audiencia del Director General del Tránsito.

Art. 10. Las Municipalidades de las comunas cabeceras de departamentos situados a gran distancia de la ciudad cabecera de la provincia respectiva, podrán otorgar permisos de competencia para manejar vehículos de tracción mecánica dentro del departamento, previa autorización del intendente de la provincia, y con sujeción a los requisitos que determine el reglamento general de la presente ley. Antes de conceder la autorización, el intendente oirá al Director Provincial del Tránsito.

Art. 11. Las autorizaciones para conducir vehículos de tracción animal o impulsados por la fuerza del hombre, serán concedidas por las Municipalidades y valdrán para toda la República. En las comunas cabeceras de provincias, dichos permisos serán otorgados por el respectivo Departamento Provincial del Tránsito.

Art. 12. El cargo de Director General del Tránsito deberá ser desempeñado por un jefe del Cuerpo de Carabineros de Chile, y los directores provinciales, por oficiales de dicho Cuerpo, en servicio activo.

Art. 13. El reglamento general de la presente ley que dicte el Presidente de la República, establecerá las reglas a que deberá someterse el tránsito público en el país, para su mayor seguridad y eficiencia.

(Continuará).

LA MUSICA Y SUS MISTERIOS

Al pasar, la música, no sólo deja esa estela de agrado, ese ambiente de grandiosidad, ese fausto supremo, sino también deja una serie de misterios difíciles de comprender, cuya solución debe estar seguramente reservada a un médico eminente o a un pensador profundo.

¿Por qué, después de oír y de olvidar un trozo de música se representa éste en un momento dado sin un previo consentimiento?

La explicación que a esto voy a dar puede ir contra todas las leyes naturales, pero puede que también se acerque a una fácil comprensión de ese "enigma" musical.

Me figuro el oído un lente por el que se filtra toda la música y que va a imprimirla a una gran plancha receptora.

Una melodía definida y entendible debe grabarse con mayor energía que un trozo modernista con acordes disonantes.

El fenómeno de la representación de la música puede tener su explicación figurándose un reflector luminoso que recorre caprichosamente esa plancha en donde están impresas todas las melodías que se han escuchado y cuando resalta esta parte que se ha grabado allí con energía llega esta a la memoria y se puede retransmitir por medio de la voz o de algún instrumento.

Me figuro que si un trozo de música pasa por segunda vez a través de ese lente del oído, éste lo va a grabar donde mismo estaba el anterior, lógicamente con el doble de realce, de ahí que su representación sea más fácil.

La música que se ha oído por dos veces se recuerda con mayor facilidad que la que se ha escuchado sólo una vez.

Llega la grabación de un trozo al estado de poderse recordar en cualquier momento, esto puede ser efecto de una marcada repetición o de algún esfuerzo en la memoria que se puede explicar como un aumento de luminosidad en el lente.

He llegado también a concebir un estado intermedio: la música grabada con fuerza y que aún no llega al estado que he citado anteriormente. Esta puede llegar también voluntariamente a la memoria pero por un conducto indirecto. Puede llegar recordando una melodía que premeditadamente se sabe tiene cierto parecido.

Bueno, apartándome un tanto del materialismo en estas explicaciones voy a citar otra circunstancia muy curiosa y que no deja de ser sino otro enigma que encierra este arte supremo creado quizás por dioses y evocador de esperanzas, poesías, ilusiones y también de amor.

Al grabarse la música en esa plancha, no sólo se graba la melodía, sino también el estado de ánimo, las circunstancias y el ambiente que se encontraba la persona en el momento de



El monje franciscano Padre Bartel dirige una orquesta de obreros en Tyrol.

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

escucharla, prueba de ello es que cierta música haga exclamar esa frase tan vulgar: 'Esta pieza me trae muy buenos recuerdos'.

La música es el arte más sublime que haya existido y cosa curiosa, ella lo sabe... lo sabe y está orgullosa de serlo, el orgullo de su rancia jerarquía y de su magnificencia grandiosa lo lleva en la sangre y lo demuestra con un capricho.

La música no se deja apreciar como un cuadro o una estatua, no se representa inmediatamente en todo su conjunto, ella pasa como el círculo, y para hacer una crítica o formarse una opinión más o menos acertada hay que oirla varias veces.

La pintura y la escultura son artes decorativos, la música es un arte necesario.

ALEX CUMUCIO H.

de la Soc. de Compositores Chilenos

A. y T.-4.

LOS CONCIERTOS SINFONICOS EN EL MUNICIPAL

Un franco éxito han constituido las audiciones de la Orquesta Sinfónica que dirige el Maestro Carvajal, llevadas a cabo en nuestro Teatro Municipal.

Especialmente concurrido se vió el último concierto del segundo ciclo. El programa que se desarrolló fué sencillamente admirable. Mendelsohn, Rachmaninoff, Debussy y Wagner fueron interpretados en una forma impecable.

Para el viernes 24 estaba anunciado un concierto a beneficio de la Orquesta, pero los incidentes políticos obligaron su postergación.

En nuestra próxima edición daremos una reseña amplia acerca de la temporada Lírica que actuará en este Coliseo.

CINES Y TEATROS

EL CONCURSO DE OBRAS TEATRALES

El martes 23 de junio en uno de los intermedios de la función nocturna del Teatro Alejandro Flores, se dió lectura al fallo del jurado del concurso de obras teatrales organizado entre los autores nacionales por la Empresa Claro y Pérez.

Fué una gran sorpresa para el público el imponerse que la mayor parte son autores nuevos que según la opinión del jurado, prometen mucho para la escena nacional por la calidad de sus obras.

Las obras premiadas son las siguientes:

Comedias: primer premio, (\$ 900), "El Dios de Carne y Hueso", Elías Arze Bastidas.

(\$ 900), "Una muchacha de cuento", Gabriel Sanhueza.

(\$ 900), "El milagro de la montaña", Antonio Acevedo Hernández.

Comedias: 2.º premio, (\$ 533.33), "Pablo Brandón", Andrés Garafulich. (\$ 533.33), "Manga Ancha", M. Arellano Marín.

(\$ 533.33), "La llama inmóvil", Chela Reves Valledor y M. Antonieta Garafulich.

Menciones: "Aquella mujer", Waldo Urzúa.

Diversión Siglo XX, "La ventana abierta al mar", José Molina.

Antonio Dicla, "Andrajos de seda", Luis Martínez Rubio.

"La verdad ante todo", Natalia Andrés.

"Las tres soluciones", Luis Arze Gallo.

"Marta y María", Carlos Vega.

Tema cómico, primer premio (\$ 700), "En casa del herrero", Gustavo Campaña.

Firmados: Domingo Melfi.—Lautaro García.—Alejandro Flores.

CUANDO QUIERA UD. VER UNA BUENA

PELICULA, VAYA, SIN TITUBEAR, AL

TEATRO DIECIOCHO





ES INTELIGENTE LA PERSONA
QUE SABE INVERTIR SU DI-
NERO, DEMUESTRELO USTED
ASISTIENDO A LOS ESPECTACU-
LOS DE CLARO Y PEREZ EN
LOS TEATROS:



A. FLORES
CARRERA
O'HIGGINS
ESMERALDA

UNA ESPAÑOLA QUE SE ATRASA

Estaban prontos en los estudios de Joinville a filmar una de las escenas de una película en castellano; la artista que encarnaba un rol de importancia, no aparecía.

—La falta de puntualidad propia de los españoles . . .

—No señor.

La joven damita había tomado un taxi en París para trasladarse a Joinville y el chofer se equivocó de dirección, como se equivocan frecuentemente los choferes de París, cuando el ocupante del taxi es un extranjero.

Total: Dos horas en plena carretera en busca de Joinville.

Y dos horas si trabajó en el estudio. Naturalmente se telefoneó en seguida al hotel en que ella se hospedaba, pero la noche anterior había cambiado de alojamiento y nadie sabía su nueva dirección.

—Es necesario avisar a la muchacha por si no hubiera recibido la citación para hoy, dijo alguien.

Se llamó entonces a los hoteles que suelen frecuentar los artistas españoles.

—Vive ahí una artista española, delgada, muy morena?

—No.

Otro hotel.

—Vive ahí una artista española, delgada, muy morena?

—No.

Otro hotel. Otro, otro y otro.

Ya se iba a renunciar a la persecución de la morena inalcanzable cuando un taxi se detuvo a la puerta del estudio.

—Vendrá ahí ella?

—Ella, efectivamente ella, que venía poco menos que de dar la vuelta a Francia.

Gran suspiro de alivio.

—Ah!

A los dos minutos en el "set" comenzaba el trabajo.

—¿Se atrasan o no las españolas?

A pesar de esto . . . yo creo que sí.

ELIAS ARZE BASTIDAS

Autor del "Dios de Carne y Hueso"
Primer premio del Concurso

Esta "mamita luna"
que tú amas tanto, por que si,
ha querido esta noche, su fortuna
de ensueños darte; yo la recibo para ti.

Tres años ha, en tu cuna
en una noche así... así...
toda blanca, yo la ví como una
bendición de mi madre que bajara hasta mí.

Tres primaveras suaves
para mí, como vuelos de aves,
de tu sangre y ahora... yo te unjo poeta.
han ahondado tu mirada quieta.

En la primera Dios te bendijo hombre,
después tu madre te hizo bueno en nombre

Este delicado soneto es de uno de nuestros mejores poetas nacionales: Elías Arze Bastidas, lo hizo cuando el cielo había bendecido su hogar con el primogénito. Ahora vemos perfilarse a este poeta como autor teatral. Y de los mejores.

En 1928 publicó una novela: "Juventud, Vicio, Amor". Hojeando sus primeras páginas, he encontrado un prólogo del poeta Ignacio Verdugo Cavada. No he resistido la tentación de copiar una parte de él porque hace de Elías, un fiel retrato.

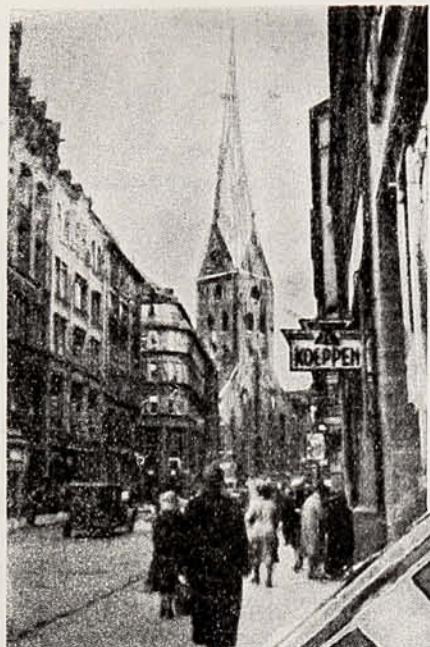
....Elías Arze Bastidas había heredado de su madre, una hermosa e inteligente dama chilena, la distinción y el ensueño, y de su padre, estanciero argentino representante de una familia de la más pura cepa criolla — el hombre más fino que yo había conocido jamás — ese divino tesoro de la tristeza; el don de entrañarse en el corazón de los demás y una energía silenciosa, pero no por eso menos efectiva.

Poeta antes que nada, Elías Arze supo llorar en una elegía dolorosa y pro-

funda el desaparecimiento de su única hermana, celeste aparición que pasó por la vida dejando una huella imborrable...



Más tarde sus tierras del Sur lo llamaron al esfuerzo del campo, donde el oxígeno de las montañas enriqueció su constitución, haciéndolo un descolgante ejemplar de hombre y de macho. Y he aquí, que a mí mismo, su amigo más íntimo, me ha sorprendido comprobar que el cambio físico se ha realizado también en lo espiritual: a las armonías y al ensueño de la poesía, donde vaciaba su alma, sucede hoy la recia contextura de una novela donde vibra el alma de sus personajes con dolores secretos y pasiones formidables de una novela que es un cuadro completo y vivo de la época chilena actual.



LA NUEVA PELICULA



ISOCHROM

LA MAS RAPIDA

(1300 H. x D. =
23° SCHEINER)

ULTRA ORTOCROMATICA ANTIHALO

PIDALA EN TODOS LOS BUENOS NEGOCIOS DEL RAMO

1907

1931

La Cooperativa Vitalicia

La Economía
es una VirtudSociedad
DE RENTAS
VITALICIASLa previsión
es un Deber

Interesa a todo el mundo

VALPARAISO

Ofic. Matriz:
O'HIGGINS 1281
Casilla 1627Asegure a sus hijos
educación, existencia
decorosa, y les
incluirá hábitos de
ahorro

SANTIAGO

BANDERA 152
Teléfono 84748
Casilla 1703Nuestro sistema
ofrece a Ud. una
renta segura para
toda la vida.

NO LO OLVIDE:

43,500 suscriptores ingresados durante los 24 años que llevamos de existencia.

\$ 8,583,025 pagados por pensiones a los 4,500 asociados repartidos a lo largo de nuestro país y el exterior.

Con sólo \$ 10 mensuales que Ud. ahorre, al décimo año cumplido de pago principiará a recibir una renta anual y por toda la vida.

Solicite informaciones, detalles y folletos a nuestros agentes en cualquiera ciudad de la República.

EPIFANIO ARANCIBIA M., Agente General

BANDERA 152 - CASILLA 1703

Al polo Sur en motocicleta

El aviador y explorador noruego Trygve Gran está preparando una expedición al Polo Sur en motocicleta.

Motos inglesas de la conocida marca "Ariel" de 4 cilindros y 22 H. P. están destinados para el viaje y los ensayos se hacen en las sierras noruegas. En caso necesario pueden las motos marchar con tres cilindros solamente.

El explorador piensa hacerse llevar por un vapor ballenero hasta el interior del Mar de Ross — este mar que fué explorado por una partida de la expedición de Amundsen en 1911-1912 — y de allí usar un avión "Fokker" de 300 H. P. para cargar las motos y los trineos en la primera parte del viaje. Cada moto pesa 140 kilos y el programa es de llevar 3 ó 4 de ellos.

No se sabe todavía cuando se efectuará el viaje, porque recién están haciendo las primeras preparaciones y ensayos.

Trygve Gran conoce bastante bien el glacier antártico, porque tomó parte como el único "extranjero" en la última expedición de Scott, y él fué quien encontró a los desgraciados expedicionarios, cuando se habían quedado en su carpa, vencidos ya por los horrores del inhospitalario Antártico. "El Volador Noruego" llamaron los ingleses al compañero, porque era él el único experto en "sky" e hizo varios rápidos viajes de observaciones en el glacier.

También como aviador es Trygve Gran muy conocido, porque él cruzó por primera vez el Mar del Norte en un pequeño avión en 1914, unos días antes que la guerra estalló, y solamente los acontecimientos de la conflagración mundial hicieron palidecer esta gloriosa hazaña, a la cual nunca se ha dado su verdadero valor, a causa del enorme desarrollo de los aviones durante la guerra.

Gunnar Nergaard.

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

DE PARIS A NUEVA YORK EN 4 HORAS

UNA FANTASIA QUE ESTA PARA CONVERTIRSE EN REALIDAD

Los franceses, a raíz del triunfo de Post y Gatty, que recorrieron el mundo en ocho días, se han puesto manos a la obra para conquistar un record de importancia que supere la tentativa iniciada en Estados Unidos.

Piensan aprovechar las conclusiones que el viaje a la estratosfera de Piccard, ha producido, para bien de la aeronavegación, y están construyendo en la actualidad un avión, con el cual piensan remontarse a 11,000 metros de altura, y volar de París a Nueva York en cuatro horas.

Para los que siguen de cerca los progresos de la navegación aérea saben perfectamente que esto no constituirá un imposible antes de muchos años. La mecánica progresiva a pasos agiganta-

dos especialmente en la aviación.

Los franceses construyen, pues, un avión, perfectamente cerrado para los pilotos, en el que será posible la respiración mediante el uso de aparatos que suministrarán el oxígeno a presión.

Han calculado, que viajando más arriba de la atmósfera, los aviones podrán desarrollar por la falta de resistencia del aire, velocidades de cerca de novecientos kilómetros por hora. Es una bella fantasía próxima a convertirse en realidad que ha de permitir por lo menos, desayunarse en París para almorzar en Nueva York.

A título de novedad consignamos la noticia, en la seguridad de que no pasará mucho tiempo sin que la confirmemos.

LIBRES! POR FIN

En los momentos en que entra en prensa nuestra edición, Chile ha marcado para su Historia una era nueva, la era de la libertad. En efecto, el 26 de julio el General Ibáñez declinaba el Mando Supremo de la Nación.

En pocos minutos esta noticia se esparció por la ciudad. La alegría fué indescriptible. En todos los rostros se veía una sonrisa. Todos gritaban ¡Viva la Libertad!

El lunes 27 quedó constituido el nuevo Gobierno encabezado por el Excmo. señor Juan Esteban Montero, en calidad de Vicepresidente Constitucional.

Llegue a los hogares de los caídos en la defensa, nuestra sentida condolencia.

Ya era tiempo de sacudir los pesados hierros de la tiranía, y de gritar a todas fuerzas: ¡VIVA LA LIBERTAD!

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

REPARACION Y CARGA DE BATERIAS GARANTIZADAS

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

Rodolfo Muermann

Importación de ácido sulfúrico químicamente puro - Venta de toda clase de neumático

CASA ESPECIALISTA EN ACUMULADORES

VARTA
ACUMULADORES
para
arranque, luz
e ignición.

VARTA
ACCUMULATOR
Type 5 Ein. 5°
Ladestrom 6Amp

MORANDE 687-680
Teléf. 85253-Casilla 4045



USTED AHORRARA DINERO

si nos deja inspeccionar el acumulador de su automóvil

Todos los años, miles de acumuladores hay que reemplazarlos — generalmente las fallas de los acumuladores se deben al poco cuidado que se les da.

Cuide su acumulador — permita que las Estaciones de Servicio WILLARD se lo revisen periódicamente, en esta forma su acumulador durará más y las Estaciones de Servicio quedarán contentas de haber servido y atendido a un cliente.

La norma de toda Estación de Servicio Wilard, es atender a sus clientes de Baterías, darles servicio y hacer que las Baterías duren más.

“POR EL SERVICIO CRECEMOS”

Agente para Chile desde la Provincia de Chañaral a Curicó

B E S A y C í a .

DELICIAS 950 — S A N T I A G O

HERMAN Hnos. — Concepción

B E S A y C í a . — Valparaíso

Willard STORAGE
BATTERIES

Automovilistas!

SEAN USTEDES PREVISORES
Y ASEGUREN SUS COCHES
:: Y CAMIONES EN ::

LA CHILENA CONSOLIDADA

CAPITAL PAGADO:

20 MILLONES DE PESOS

Oficinas:

SANTIAGO	VALPARAISO
BANDERA 131	COCHRANE 785

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

A VENIDA CUMMING 142

TELEFONO 85011

La Copa Schneider

Velocidades fantásticas en hidroavión

Inglaterra, Italia y Francia se aprestan a la lucha en la más interesante de las competiciones aeronáuticas. La Copa Schneider es, sin disputa, el trofeo más apreciado de cuantos se discuten en los tiempos actuales.

Francia, alejada de esta lucha, sin duda por reconocer su inferioridad, se decide, animada por sus últimos éxitos aeronáuticos, a tomar parte en la contienda.

Italia, que con un plausible espíritu deportivo se sacrificó tomando parte en la última Copa Schneider, vuelve a la lucha, con la esperanza de realizar una actuación lucida. El lago Garda ya escucha el zumbido desgarrador de los potentes motores de los "hidros" que se ensayan. El antiguo recordman de velocidad, De Bernardi, como futuro jefe de la escuadrilla italiana que tomará parte en la lucha, dirige los entrenamientos.

Inglaterra es la más interesada en su propio éxito, porque si este año alcanza la victoria, adquiere la posición definitiva del trofeo por haberla logrado en tres competiciones consecutivas. La pasión por esta carrera ha rebasado las esferas aeronáuticas, interesando al pueblo entero, que espera con impaciencia la llegada de la lucha. Lady Houston, con generosidad digna de ser imitada, ha donado 100 mil libras esterlinas para formar el equipo inglés. Este refuerzo es un

(Continúa pág. 444).

**Las carreras son para los aceites las pruebas
más severas a que pueden ser sometidas**

MAS DE 90 % DE LAS GRANDES CARRERAS
MUNDIALES HAN SIDO GANADAS CON

Y CASI TODOS LOS RECORDS MUNDIALES
EN EL AIRE, EN TIERRA Y EN EL MAR
HAN SIDO ESTABLECIDOS CON

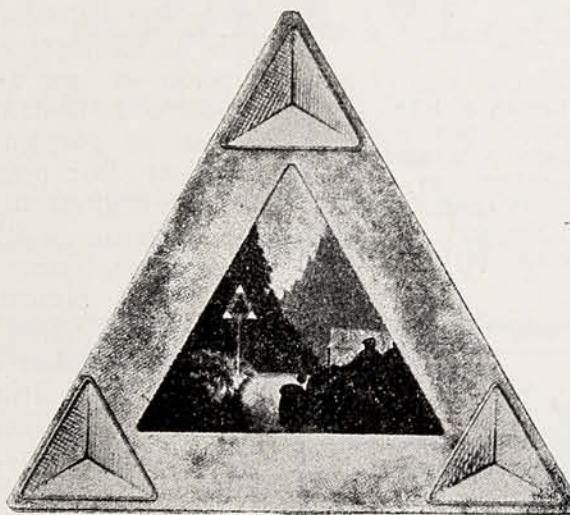


AUTOMOVILISTAS

**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

Aeronautics

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

LOS SUDAMERICANOS QUE QUIEREN ESTAR AL CORRIENTE DE LOS NEGOCIOS, TECNICA Y FINANZAS DE LA AERONAUTICA AMERICANA ENCONTRAN **AERONAUTICS** ARTICULOS Y AVISOS DE GRAN INTERES.

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

(De la pág. 442).

handicap que, unido a la experiencia de los ingleses en las carreras de velocidad, puede muy bien decidir la victoria en su favor, dando lugar a que este año sea el último que se disputa el trofeo Schneider.

Posteriormente ha solicitado la inscripción para tomar parte en la carrera el americano Williams. Los ingleses no la admiten por haber expirado el plazo de admisión. Pero como el Gobierno inglés dió por anulada la participación en la Copa, no rectificando esta decisión hasta un mes después de terminar el plazo de inscripción en que apareció el generoso donativo de la dama inglesa, los americanos no parecen dispuestos a conformarse. Por otra parte, los franceses no ocultan su estado lamentable para presentarse dignamente. Así que no extrañaríamos que se repitiese lo de 1929, presentándose únicamente ingleses e italianos.

En Septiembre de 1929 se corrió en Calshot la última Copa Schneider celebrada, ganándola el teniente Waghorn (Inglaterra), que alcanzó 528 kilómetros 765 metros de velocidad media.

¿Se aumentará mucho la velocidad en la carrera que se disputará en Septiembre próximo?

Difícil es hacer pronósticos sin conocer las modificaciones introducidas en los aviones. Pero, de no presentarse perfeccionamientos inesperados, de lograr aumentos, probablemente no serán muy superiores a una o dos docenas de kilómetros.

"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

BUJIAS
BOCINAS

BOSCH

MAGNETOS
INDICADORES

GARANTIZAN SIEMPRE EL MAS PERFECTO FUNCIONAMIENTO

Saavedra, Benard y Cía. Ltda. Soc. Comercial

¿Quiére 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 pesar 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, Arcachon el Touquet, (Francia) Argel (África), Moscou (Rusia) Milán, Catanzaro, Salsomaggiore, (Italia), Las Palmas, Las Mesas, Tomeelloso, Valencia, (España) Bogotá (Colombia), etc.

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

LAS
41
PIEZAS
de la
ESCOPIETA
de
BASCULA
•
LARGAS
DEBILES
RETORCIDAS
FRACILES



LAS
25
PIEZAS
de la
ESCOPIETA

CORRECTAS
RECTAS
SENCILLAS
ROBUSTAS

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



El Director General del Tránsito, Comandante del Cuerpo de Carabineros, felicita a uno de los estudiantes que tiene a su cargo la dirección del tránsito en las calles de la ciudad.



B E R R Y L O I D

ES LA MARCA DE LA MEJOR PINTURA

Ya todos los pintores de automóviles saben que no se puede hacer un acabado perfecto sin emplear BERRYLOID

EXIJALO PARA SU AUTOMOVIL

SIMON Hnos. Ltda. - Delicias 2114

Únicos importadores:

UN SERVICIO AERONÁUTICO COMPLETO



LOS ANFIBIOS SIKORSKY APROXIMAN MUCHOS PAISES

Así como en lo pasado los ferrocarriles, el telégrafo, la radiotelefonía y las buenas carreteras permitieron acortar las distancias entre los países del mundo, así ahora los aeroplanos vienen acelerando el intercambio entre las naciones. Y cuando hay que atravesar grandes extensiones de agua, los Anfibios Sikorsky se emplean como un medio de comunicación seguro y rápido.

Los Anfibios Sikorsky, con su propiedad de poder maniobrar en sitios relativamente estrechos de tierra o agua, resultan más útiles de los aeroplanos o los hidroaviones.

Los modelos Anfibios Sikorsky son empleados como transportes para 4 y hasta 40 pasajeros, por las líneas de transporte, hombres de negocios y deportistas.

Con el mayor gusto suministramos a quienes se sirvan solicitar, detalles completos del funcionamiento, mantenimiento, despacho y precios de los Anfibios Sikorsky.

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.

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.

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

“Revista de Caminos”

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

SUSCRIPCION: \$ 48.00

Santiago de Chile

Casilla 153

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

**ASEGURE SU
AUTOMOVIL**

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

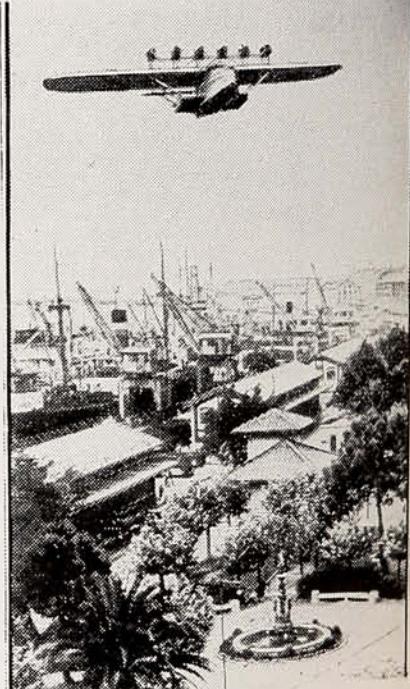
“UNION ASSURANCE SOCIETY LTD.”

Gerente General:

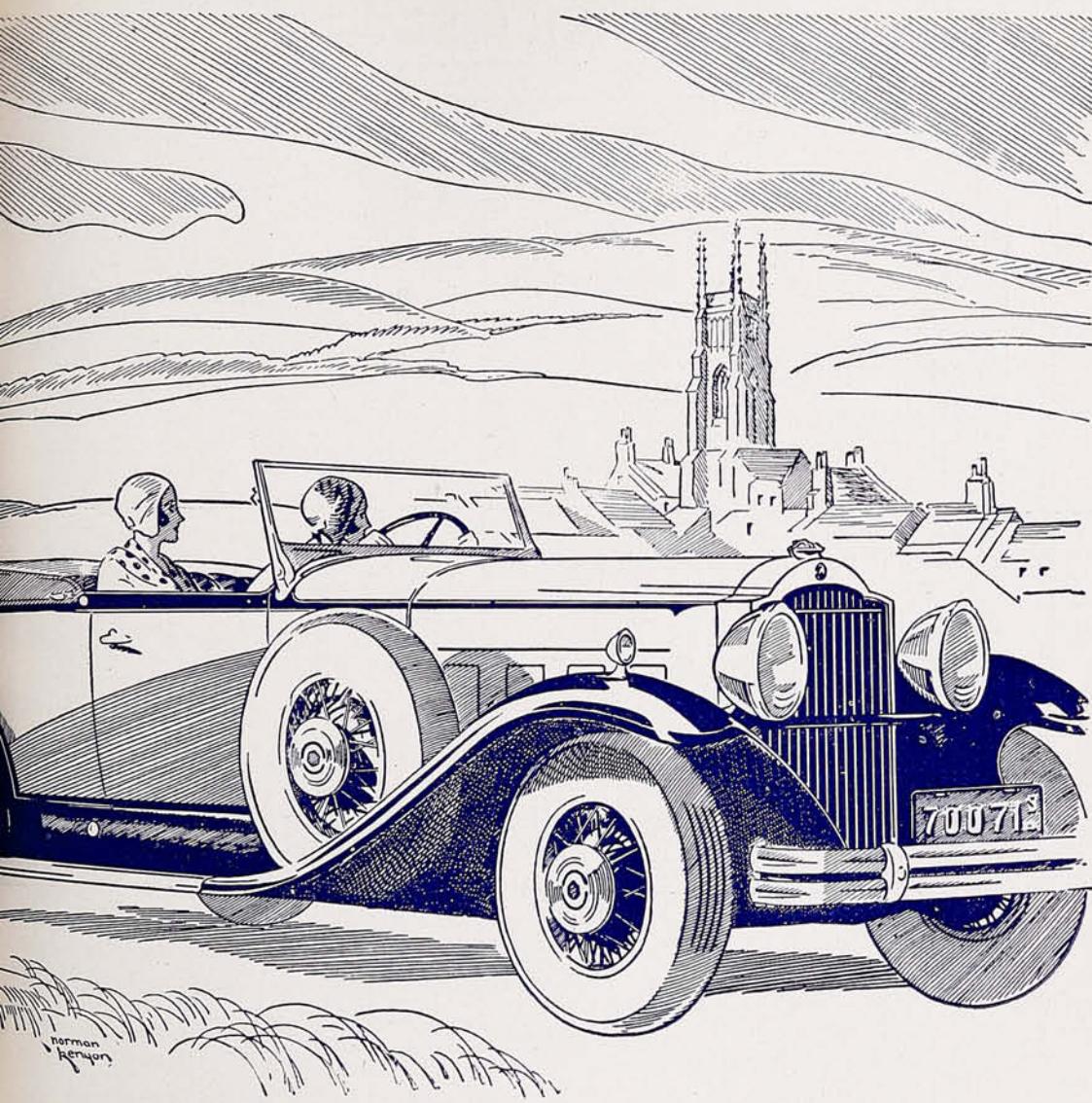
J. J. MURPHY - Prat 136 - Valparaíso

Agente en Santiago:

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



El hidroavión DO-X volando sobre Santander
en España desde donde continuó para seguir
viaje desde la costa africana hasta el Brasil

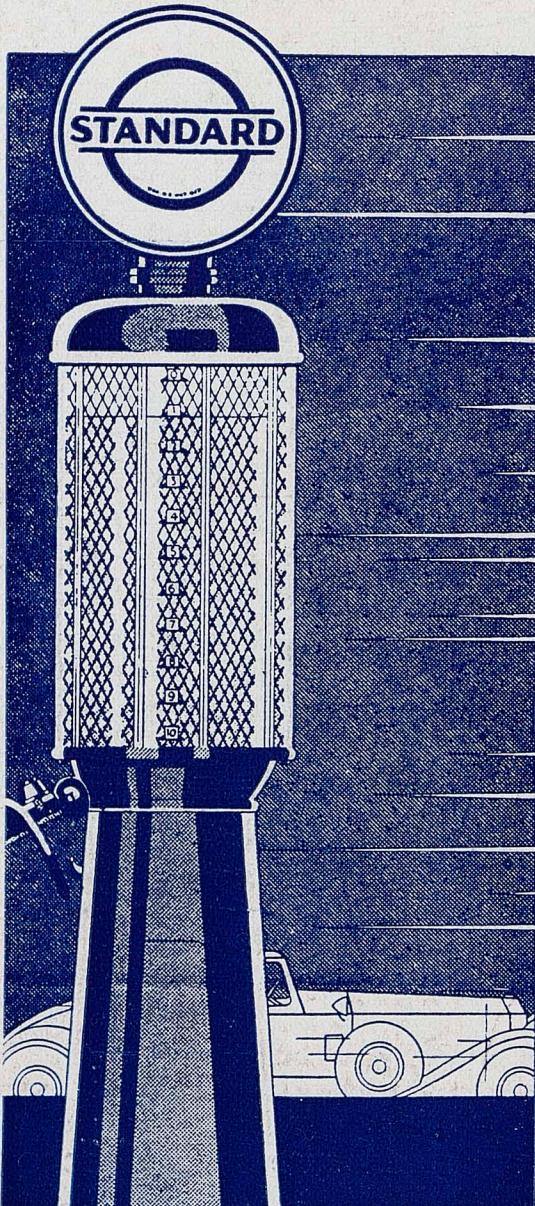


FIEL a una excelencia mecánica que se ha hecho tradición, el Packard desafía al tiempo. Sus dueños los retienen a su servicio en la seguridad de que nada sacrifican a su prestigio ni a su comodidad.

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

P A C K A R D

NO HAY MEJOR ECONOMIZADOR



que la
NAFTA

MOTOR OIL

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

prefiera "Standard"

NAFTA — MOTOR OIL — GRASAS

WEST INDIA OIL Co.