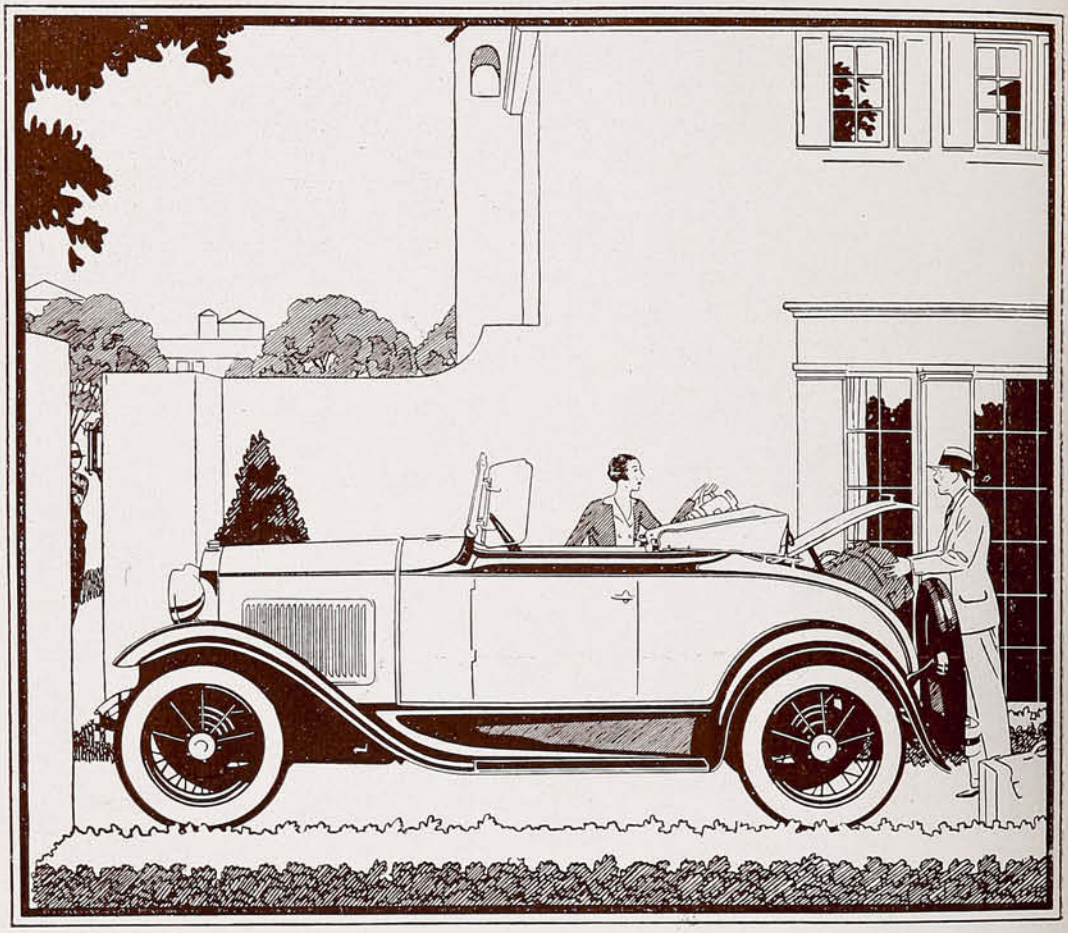
AUTO y TURISMO

BIBLIOTECA NACIONAL DE CHILE
FONDO DE REVISTAS CHILENAS

El Nuevo Ford



Todo cuanto usted pueda desear o necesitar en un automóvil, y a un precio excepcionalmente bajo

MIENTRAS más cuidadosamente examine usted el nuevo FORD más podrá apreciar cómo en él encuentra todo cuanto pueda desear o necesitar en un automóvil, y a un precio notablemente bajo! La belleza de sus líneas y colores es ostensible a primera vista. Y su largo y constante servicio acentúa el valor de la sencillez de su diseño y la excelencia de cada una de sus partes.

El nuevo FORD acelera rápidamente y alcanza hasta 90 y 100 kilómetros por hora. Su marcha es suave gracias a sus resortes de diseño especial y a sus cuatro amortiguadores hidráulicos Houdaille de doble acción.

Los asientos son amplios, mullidos, y a un ángulo que proporciona verdadera comodidad. Sus frenos en las cuatro ruedas son completamente blindados y su parabrisa de cristal inastillable Triplex ofrece mayor seguridad.

El costo de operación y mantenimiento es muy reducido, y posee solidez y resistencia que aseguran millares de kilómetros de servicio constante y satisfactorio.

Visite al Agente FORD más cercano y solicite un paseo de demostración en el nuevo FORD. Escoja el modelo que sea más de su agrado y compruebe los diversos factores que constituyen un buen automóvil. Fácilmente podrá constatar así como éste es realmente un valor muy superior a su costo.

Ford

FORD MOTOR COMPANY

Santiago de Chile

El intrépido aviador Lindbergh, desde que atravesó solo el Atlántico, siempre siguió usando Mobiloil.

El famoso explorador Wilkins, el primero en volar en las regiones del Polo Sud, usa exclusivamente Mobiloil en sus difíciles vuelos.

En las selvas africanas, hasta los nativos encuentran al Mobiloil insuperable para el engrase de sus temibles lanzas

En el triunfal raid del Coronel Sidar, el Mobiloil lubrificó los motores en forma segura y eficaz, contribuyendo así al éxito.

UNA PRUEBA DE FUEGO

Los motores modernos, veloces, potentes, de pique poderoso.... invitan a andar más ligero.... a desarrollar altas velocidades.

Esto representa una verdadera prueba de fuego para el aceite lubrificante, pues usted habrá observado que andando a alta velocidad el aceite se consume mucho más rápidamente.

Nuestros largos y severos ensayos prácticos nos han demostrado en forma concluyente que el Mobiloil es el aceite que resiste más y se consume menos a alta velocidad — y es un hecho técnicamente probado que un aceite así es el que LUBRIFICA MEJOR en todo momento.

Estamos seguros que usando MOBILOIL — del grado justo para su motor — y cambiándolo en forma regular, usted conservará su motor "como nuevo" durante largo tiempo, con todo su pique y velocidad.

El Mobiloil protegerá la vida de su motor, le brindará mayor satisfacción y, además, le producirá apreciables economías en el consumo de aceite y en los gastos por composturas y repuestos.

Adopte y use siempre Mobiloil y no tardará en convencerse de sus ventajas.

GARGOYLE

Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY

AUTO Y TURISMO

REVISTA MENSUAL DE AUTOMOVILISMO (FUNDADA EN 1913)

Organo Oficial del Automóvil Club de Chile y de las Asociaciones de Automovilistas de Aconcagua, Bío-Bío, Colchagua, Cautín, Ñuble Talca, Traiguén, Talcahuano, Victoria y Magallanes.

AGUSTINAS 1038 — TELEFONO 89107 — CASILLA 3319

SUSCRIPCION ANUAL $ 12.00 — AL EXTRANJERO US. $ 2.00

AÑO XIII — SANTIAGO DE CHILE, AGOSTO DE 1931 — Núm. 192

En este número:

PAG.

14 años de vida cumple Auto y Turismo 451
Se impone la Revisión de la Ley de Tránsito 452
Pérdida de correspondencia 454
Cambio de local 454
Nuestro Concurso Fotográfico 455
La ampliación del Decreto 162 .. 457
La nueva Ley de Tránsito 458
Robos de automóviles 460
Nuestro servicio jurídico 461
Estado de Caminos 462
Actas del A. C. C. 464
El Paseo a Caracoles 469
La Tragedia en broma 471
La comodidad debe imperar en los viajes largos 473
La carrocería moderna 475
Lo que se corre en algunos países 477
Horario continuo de Talleres y Fábricas 478
Motores Diesel Rápidos 480
Como vender camiones 482
Para los dueños de Garages 484
Restaurant ambulante 485
La rueda libre para el Ford 486
Bombas automáticas eléctricas .. 487
El negocio de los automóviles .. 487
El automóvil, Señor del Desierto 488
La música en las grandes ceremonias 490
El cine en tragos cortos 492
Tiene inconvenientes la defectuosa aceleración del motor 493
Besa y Cia. toma la Willard .. 494
Fué enviado a la Bastilla 496
Aceite suelto, aceite barato, aceite ordinario 500
El ejemplo de don Emilio Silva .. 502
Ha llegado a Chile el automóvil más económico 503

NUESTRA PORTADA

Esta fotografía forma parte del conjunto que obtuvo el Gran Premio de Honor obtenido por "Kovenhavn", Sr. Luis Dinamarca y representa una tarde de invierno en Collico.

14 años de vida cumple "Auto y Turismo"

Es curioso pensar que en la vida humana, a los 14 años se puede decir que recién nos asomamos a las puertas de la vida, y que en la periodística, 14 años significan una dura vía crucis, para los que han debido luchar por mantener, asegurar y acrescentar el prestigio de una publicación de nuestra índole.

Nada es crear o fundar una publicación destinada a servir pura y exclusivamente una rama de la actividad humana, en este caso el automovilismo. Lo difícil es alcanzar el favor del público, y sobre todo mantenerse luego al través de las vicisitudes y acechanzas que nos depara la vida.

La lucha por la vida es recia, no admite términos medios. O se vive y se triunfa o se muere y se desaparece.

Por lo que a nosotros respecta podemos decir orgullosamente que hasta ahora, la modesta publicación que vió por primera vez la luz hace 18 años, satisfaciendo un ideal de mejora y de progreso, lentamente ha ido afirmando su personalidad entre el elemento a quien estaba destinada.

"Auto y Turismo", ha servido lealmente los intereses de sus lectores. En sus páginas se concentra la historia del automovilismo mundial y chileno especialmente. Ha sufrido, lo que sufren todas las publicaciones de esta especie, mantenidas por un espíritu de patriótico anhelo y hasta diríamos con justicia, por el mismo amor propio a los años vividos.

Es por eso que al cumplirse este aniversario que sintetiza muchas horas de ruda labor, de alegrías no pocas, pero de muchas mayores desilusiones y sufrimientos, saludamos a nuestros lectores con el convencimiento de haber cumplido plenamente nuestra misión.

SE IMPONE LA REVISION DE LA LEY DE TRANSITO

Adolece de defectos que hacen inconveniente su aplicación

Los acontecimientos políticos producidos, permiten ahora ocuparse de asuntos de sumo interés, tales como la Ley de Tránsito, aunque mas no sea, bajo sus dos aspectos más importantes: su aplicación por parte de los carabineros y el porcentaje de las multas destinado a las familias de los mismos.

Es necesario que de una vez por todas se estudie detenidamente una ley que satisfaga las necesidades públicas bajo todos sus aspectos, y que no constituya únicamente, un medio de obtener de los automovilistas una suma determinada que ingrese en las arcas fiscales.

Hasta ahora, se han aplicado multas de toda índole, cometiendo también abusos no menos variados, sin que fuera posible recurrir de ningún modo en defensa de los automovilistas. El carabinero, era en estos casos Juez y parte; elemento que hacía absoluta fe para los magistrados encargados de aplicar la ley, que habían llegado a convertirse indirectamente, en oficinas recaudadoras.

No existe reglamentación.

Sancionada la ley de Tránsito, ha pasado el tiempo sin que se aplique la reglamentación correspondiente. Es así, como se ha realizado un control sujeto pura y exclusivamente al criterio elástico del carabinero. Este, calculaba a ojo la velocidad de un automóvil, y estaba facultado para hacer imponer multas hasta de doscientos pesos o más; apreciaba personalmente si un vehículo atravesaba una esquina sin disminur en forma aparente la velocidad, y encontraba asidero para aplicar una multa, aunque se hubiera cruzado la zona de peligro a menos de quince kilómetros por hora. No era el caso pensar que había menos peligro en cruzarla a 15 kilómetros sin disminuir la velocidad, que hacerlo a 30, por el hecho de haber disminuído a este punto desde 40. Se han dado casos en que los automovilistas han sido multados por la sola "necesidad y obligación" de no regresar al cuartel sin haber aplicado una multa. Y es más, hasta se había hecho cuestión de méritos, para el que llevaba mayor número de partes.

Los automovilistas tenían, pues, en los carabineros, un enemigo permanente.

La aplicación de las leyes de Tránsito.

Los carabineros, imbuídos en una soberanía que no permitía discusión alguna han ido formando en el espíritu público un antagonismo justificado.

La falta de cultura para tratar al público por una parte, y la falta de medios para apreciar con justicia las contravenciones, hicieron imposible la vida de los dueños de automóviles que necesitaban de sus vehículos para trabajar en esta capital.

En la actualidad no existe reglamentación de Tránsito, pero hasta hace poco los carabineros aplicaban reglamentaciones que el público desconocía, y no hay para qué decir en todos los casos, o por lo menos en su inmensa mayoría, el inculpado no tenía ningún medio legal de defensa, que no fuera cuando los hechos (casos de accidentes por ejemplo) hacían absoluta la prueba en favor del inculpado.

El 10 % a los carabineros.

La nueva Ley de Tránsito, asigna el 10 % de las multas que los carabineros apliquen a beneficio de las familias de los mismos, muertos o dejados inválidos por actos de servicio. Esto es, que se otorgaba a los encargados de aplicar la multas, la oportunidad de contribuir a su antojo, al aumento de los fondos destinados a beneficiar a los suyos.

No hablaremos de la parte moral de esta disposición, porque creemos que en realidad sería inútil hacerlo. Nos referiremos únicamente al hecho de entregar a los automovilistas en general al capricho de los encargados de aplicar la ley, en beneficio propio, directo o indirecto, con el agravante de que sus partes, constituían elemento de prueba suficiente para condenar.

Bajo tales condiciones se estaba matando el automovilismo, porque sólo se había hallado en él un método indirecto de obtener dinero.

Todo está contra el automovilista.

Ya en oportunidad de la promulgación de esta ley, que lo fuera el 20 de mayo, aunque casi un mes después nadie supiera cuál de los proyectos había sido aprobado, dijimos que no era lógico que bajo el pretexto de la seguridad pública, sólo se castigase y persiguiera a los automovilistas por infracciones de tránsito, ya que los peatones que no respeten sus disposiciones deberían también ser multados, porque muchas veces su indiferencia, su falta de cooperación o su inconciencia era causa de accidente. Probado está que hay accidente en que el peatón que resulta víctima, ha sido en realidad el que atropella un automóvil por marchar descuidadamente, o por bajarse a la calle en instantes en que pasa un automóvil cuyo conductor no puede preveer una maniobra semejante.

Hemos dicho e insistimos en esta oportunidad, que la Ley de Tránsito debe ser rigurosa pero pareja. Para que lo sea es menester contemplar al mismo tiempo la situación de los peatones, y sus obligaciones al transitar por la vía pública, así como también contemplar las preferencias que se debe el automóvil sobre la tracción animal, por el hecho de constituir un mayor número de elementos en uso.

Podrían escribirse largas páginas sobre el mismo tema, y abundar con acopio de hechos comprobados, que la razón asiste a los conductores que protestan por la sanción de leyes unilaterales, que dejan al automovilista imposibilitado hasta para defenderse de las inculpaciones que se le hacen.

Es el momento de revisar esa Ley.

Creemos que ha llegado el momento de revisar la Ley de Tránsito, con la misma justicia con que serán revisadas muchas otras leyes del régimen anterior, tanto más, cuanto que es peligroso abandonar al interesado concepto de los carabineros la aplicación de multas que ascienden a varios millones de pesos anuales si se continúan aplicando con el criterio con que se ha hecho hasta hace poco.

No olvidemos que en Puente Alto, Melipilla y otros puntos, los carabineros constituían una verdadera trampa, donde lo mismo se aplicaba sin derecho a reclamo una multa a quien marchaba 100 kilómetros por hora, que al que iba a 40. No olvidemos, que ha habido días, según la propia estadística publicada en órganos de la prensa local, en que se pasaban a los juzgados de policía local de Santiago, 1,000 partes diarios ... número excesivo en una ciudad que cuenta con 12 o 15,000 vehículos motorizados.

Estas observaciones que hacemos "calamuh currenti" y que podrían verse confirmadas con miles de casos concretos, han de ser, sin duda, atendidas por las autoridades en el legítimo anhelo de los automovilistas de que se haga justicia.

PERDIDA DE CORRESPONDENCIA

Hace algún tiempo, debido a los constantes reclamos de nuestros socios que no recibían la correspondencia que el Club les remite, se formuló un reclamo ante las autoridades de Correo, del que dimos oportuna cuenta.

El servicio se mejoró notablemente debido a las medidas adoptadas por dicha repartición, pero nuevamente se reciben quejas por falta de recepción de nuestra Revista, o de nuestros Boletines Semanales.

Es de rogar a los señores socios que tengan quejas que hacer a este respecto, se sirvan hacerlas por escrito a Secretaría, consignando los mayores datos posible, a fin de hacerlas llegar a nuestra vez hasta las autoridades de Correo para que pongan remedio a un mal del que no es culpable la Institución.

Referente a las quejas de dos de los socios, ha sido enviada al Jefe de Carteros del Correo la siguiente comunicación:

Santiago, 13 de agosto de 1931.

Señor Jefe de Carteros.

Correo Central.

Presente.

Muy señor nuestro:

Conforme a nuestro acuerdo de informar a Ud. de las deficiencias que se observaran en el reparto de la correspondencia, ponemos en su conocimiento que nuevamente se están recibiendo reiteradas quejas de socios que manifiestan no recibir ni la Revista ni nuestros Boletines.

Adjuntamos a Ud., rogándole devolución, la carta que nos remite nuestro socio don Carlos Mutis Serrano, a quien se le ha estado enviando la correspondencia con dirección en la Avenida Luis Barros Borgoño 97.

El señor Ramón Canales también se queja de no recibir nuestra correspondencia, no obstante que ella se remite con regularidad a su oficina en la Tesorería Provincial de Santiago.

En consecuencia agradeceremos a Ud. quiera realizar la investigación necesaria para poder informar a los socios aludidos, de las causas de esta deficiencia.

Saluda a Ud. atentamente.

p. "Automóvil Club de Chile".

VASCO DE LARRAECHEA
Jefe Ejecutivo.

CAMBIO DE LOCAL

DESDE EL 1.° DE SETIEMBRE LAS OFICINAS DEL CLUB QUEDARAN INSTALADAS EN EL CUARTO PISO DEL EDIFICIO DE LA SOC. UNION COMERCIAL EN ESTADO 33

Recordamos a nuestros lectores que por reciente acuerdo del Directorio y por terminación del contrato existente en el local que actualmente ocupa la Institución, desde el 1.o de setiembre las oficinas del Club funcionarán en el local de la Unión Comercial, cuarto piso, que como se sabe, está situado en calle Estado al llegar a Alameda.

Se trata de un local amplio y cómodo, donde habrá para los socios el servicio de ascensores del edificio, contando además, con el paradero especial para los miembros del Club frente al local y en algunas de las calles adyacentes, todo lo cual se dará a conocer con exactitud por medio de nuestro boletín semanal.

Creemos que en el referido local, nuestros socios estarán mejor servidos, y desde luego les invitamos a concurrir a él.

Para los efectos de la correspondencia, hacemos presente que el número de la casilla no ha variado.

NUESTRO CONCURSO FOTOGRAFICO

El más brillante éxito ha coronado la iniciativa del Automóvil Club de Chile

Es grato consignar que ha superado los mejores cálculos el concurso fotográfico organizado por el Automóvil Club de Chile por intermedio de su órgano oficial "Auto y Turismo".

En efecto, se han presentado a este concurso 38 aficionados con más de 479 fotografías, muchas de las cuales constituyen una verdadera obra de arte que evidencia los progresos que ha alcanzado la fotografía entre los aficionados.

El Jurado se ha visto realmente en la necesidad de trabajar mucho para asignar con justicia los premios correspondientes, porque hay conjuntos que llaman justamante la atención no solo por la calidad de las fotografías presentadas, sino que también por la oportuna selección del material y la elección de los temas.

Justo es pues, que estemos satisfechos del resultado obtenido y que agradezcamos a los participantes la buena voluntad evidenciada, así como también a las casas comerciales los valiosos premios donados para este concurso que en su oportunidad fueron expuestos en una de las vidrieras de la Casa Samsó artísticamente presentados por el Sr. Sauré.

No es menos justo que agradezcamos a los miembros del Jurado, Srs. Jorge Cruz, Vasco de Larraechea, Pablo Vidor, Abel Castañer, Oscar Vásquez, Jorge Sauré, Mariano Latorre y Luis S. Bates, la dedicación y empeño que han puesto en sus labores y en especial al Sr. Castañer y al Sr. Dannenberg la labor realizada durante la organización, en la que han puesto de su parte su mejor voluntad para el éxito de este concurso.

Como se sabe las fotografías estaban clasificadas dentro de 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.

Los trabajos.

Las personas entendidas en el difícil arte fotográfico han comprobado no sólo el buen gusto de los exponentes, algunos de los cuales han presentado trabajos que para obtenerlos han debido salvar verdaderos peligros, sino que también, se han especializado en procedimientos difíciles que reclaman no sólo un gran conocimiento, sino que también una paciencia a toda prueba.

Figuran los siguientes trabajos presentados al concurso durante el período inicial del certamen:

Escu, 10 fotografías; Roger de Flor, 3; Emu, 5; Corto Circuito, 7; Sumbean, 7; Senta, 3; France, 6; Neiderk, 19; Focus, 6; Jordaly, 8; Mont Blanc, 4; Rex, 7; Emse, 8; Andinus, 1; Dr. Ciruja, 15; Eremit,

1; Derfla, 6; Rasco, 14; Náutico, 15; Montañés, 18; Alpino, 16; Namur, 8; T. N. C., 4; Colo Colo, 19; Icaro, 16; Ardo, 33; Aconcagua, 9; Jadzia, 64; Robinson Crusoe, 22; Kovenhavn, 16; Colibrí, 18; Anomino, 36; Roxy, 4; Luciérnaga, 4.

Los premios.

La buena voluntad de las firmas comerciales ha quedado evidenciada con el considerable número de premios donados para este concurso, todos de valía y de interés para los concursantes.

El fallo del jurado.

Durante los días siguientes al cierre del concurso, y conforme a lo establecido en las bases se reunió el Jurado designado para la adjudicación de los premios.

Como hemos dicho su labor ha sido ardua y después de un minucioso estudio de todos los trabajos resultaron premiados los siguientes expositores:

Gran Premio de Honor.—Conjunto "Kovenhavn" Luis Dinamarca. Una cámara Kolibri Zeiss-Ikon, donada por Zimmer y Cía.

Premio de Honor.—La mejor fotografía. Kolibrí. Las Ventanas. Carlos Canales, máquina filmadora Movex-Agfa donada por Westkot y Cía.

Mención Honrosa. — Procedimiento técnico interesante. "E. M. G. E." Miguel Gutiérrez. Un cortaplumas inoxidable Arbolito donado por Hans Kramer y Cía.

Premio Especial de Conjunto a "Jadzia" Sr. Jorge Kowalski. Una pluma fuente Parker donada por la Casa Curphey, Jofré Ltda.

Grupo 1.—Caminos y obras de arte camineras. "Rasco" Alfredo Dannenberg. Un encendedor eléctrico para automóvil, donado por la Casa XX.

Naturaleza. "Ardo" Alfredo Dannenberg. Una máquina ampliadora de foco automático, donada por la Kodak Chilena Ltda.

"Anónimo" Herman Mundigo. Una capa de baño donada por Matas y Cía.

"Kolibrí" Carlos Canales. Un chalón donado por la Fábrica de Paños Bellavista.

"Dr. Ciruja" Ricardo Zúñiga Latorre. Un frasco de esencia Maderas de Oriente de Mirurjia, donada por Los Gobelinos.

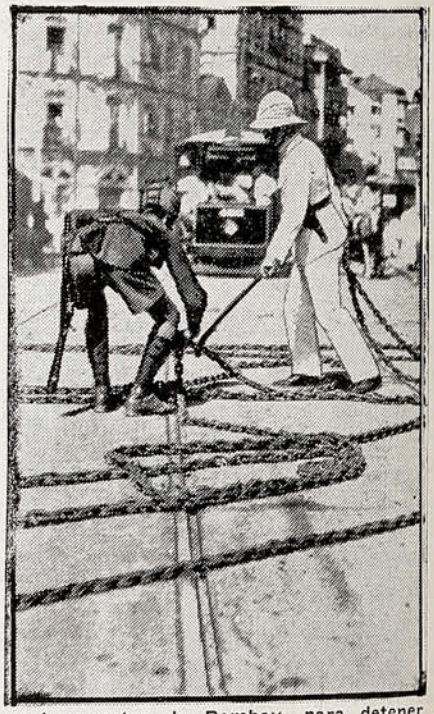
"France" Emil Bonnefoy. 10 discos Brunswick donados por la Casa Hans Frey.

"Focus" Ernesto von Matuschka. Una botella de Jerez Tío Pepe, donada por Tort Hnos.

"Roger de Flor" Francisco Godo. Un trípode metálico donado por don Alberto Rau.

"Derfla" Alfredo Dannenberg. Un álbum Wübben donado por la Casa Losada.

"Hipo" A. Wanauld. Un álbum de cretona de seda, donado por la Casa Hans Frey.



Los insurrectos de Bombay, para detener el tráfico en las calles utilizó gruesas cadenas colocándolas en las líneas de tranvías. La fotografía nos muestra a la Policía retirando esos obstáculos.

LA AMPLIACION DEL DECRETO 162

Sobre franquicias de Tránsito

No obstante que con anterioridad hemos publicado en el Boletín semanal del Club y en esta Revista, la ampliación del Decreto N.º 162 que acuerda franquicias de Tránsito a los socios de nuestra Institución, nos creemos en la necesidad de repetir su publicidad, en vista de que muchos socios al parecer con frecuencia la olvidan.

En efecto en la ampliación de dicho decreto que fuera publicado en la Orden del Día N.º 121 de fecha 28 de mayo de 1931 de la Prefectura de Santiago, se establece que no se retirará el carnet a los chauffeurs de los socios que cometan infracciones comunes, siempre que el vehículo esté munido de la correspondiente insignia.

Damos a continuación los párrafos del decreto que interesa conocer a todo socio que desea aprovechar la franquicia aludida:

"Vista la petición formulada por el Automóvil Club de Chile y lo manifestado por el Departamento del Tránsito en oficio N.o 289, de 22-V-931 y considerando las disposiciones contenidas en el Decreto O. S. 1. N.o 162 de 25-I-930 (Boletín Oficial N.o 137 página 3613) se amplían las facilidades ordenadas dar a los socios del Automóvil Club de Chile, en la siguiente forma: En lo sucesivo el personal de Carabineros no procederá a retirar los documentos a los conductores de los vehículos que poseen la insignia del Automóvil Club de Chile, haciéndose extensivas al coche las garantías de que gozan los socios de la mencionada Institución, sea que manejen ellos o sus choferes extendiéndose los denuncios a nombre de los dueños de los coches, salvo el caso que se tratara de choques graves, atropellos en que hubiere lesiones o infracciones por exceso de velocidad, en cuyo caso se hará a nombre del respectivo conductor".

"Mirador" Marcelino Abalos. Un album Ex-Libris, donado por la Casa Hounold.

"Mont-Blanc" José Strasser. Una lampara portátil de laboratorio donada por la Casa Losada.

"Namur" Marcelo Román. Un álbum y tubo de pasta, donado por Schemk, Kahni Hnos.

Costumbres típicas chilenas.—"Neideck" H. Unger. Un juego vaporizador y polvera donado por la perfumería Rythmos.

Grupo 3.—Viajes automovilísticos y alegría de la concurrencia. "Aconcagua" Carlos Canales. Un album con tapa de cuero marca Kodak donado por la Casa Heffer.

"Robinson-Crusoe" Alfredo Vinay. $ 50 en dinero para trabajos fotográficos en la Casa Heffer.

Grupo 4.—Detalles arquitectónicos antiguos. "Anónimo" Herman Mundigo. $ 100 en dinero donado por don Abel Castañer.

Grupo 5.—Fotografías de interés automovilístico. "Rex". Alfredo Dannenberg. Un botiquín de bolsillo Travel Kit, donado por la Farmacia Monjitas.

Aviación.—"Icaro". Gabinete Fotogrametría El Bosque. Un tintero de fantasía donado por la Casa De Luxe.

Deportes de invierno. — "Alpino" Carlos Canales. Un par de calzado donado por la Casa Samsó.

Grupo 6.—Desierto.

LA NUEVA LEY DE TRANSITO

TITULO SEGUNDO

De las infracciones a las disposiciones sobre tránsito.

A. — De las sanciones.

Art. 14. Los infractores a las disposiciones de la presente ley o de sus reglamentos, o a las medidas que adoptaren las autoridades para la organización y seguridad del tránsito público, y los autores de las faltas y cuasi delitos que se cometieren por causa de dichas infracciones, sufrirán las sanciones y penas que se indican a continuación:

1) Multa de $ 20 a $ 40, al conductor que, teniendo autorización para conducir, no lo haga, entregando el gobierno de su vehículo a persona que carezca de autorización para conducirlo.

2) Multa de $ 20 a $ 40, al que teniendo autorización para conducir, lo hiciere sin llevar los documentos necesarios.

3) Multa de $ 100 a $ 300, al que conduzca sin tener autorización para ello.

4) Multa de $ 200 a $ 600, al que reincida en la infracción precedente.

5) Multa de $ 50 a $ 200, al propietario que facilite su vehículo para ser conducido por una persona que carezca de la autorización correspondiente; al que desobedeciere o tratare en forma irrespetuosa a los miembros del Cuerpo de Carabineros o inspectores municipales que vigilen el tránsito; y al que condujere su vehículo en forma descuidada o a excesiva velocidad.

6) Multa de $ 100 a $ 300, al que conduciendo a excesiva velocidad, causare daño en la propiedad ajena.

7) Multa de $ 200 a $ 500 y suspensión para conducir de diez a treinta días, al que conduciendo a excesiva velocidad, causare lesiones leves a una persona.

8) Multa de $ 300 a $ 800, prisión de cinco a veinte días, al que conduciendo a excesiva velocidad, causare lesiones de mediana gravedad a una persona.

9) Multa de $ 500 a $ 1,000, prisión de 20 a 60 días y suspensión para conducir de un año, al que conduciendo a excesiva velocidad causare lesiones graves a una persona.

10) Multa de $ 1,000 a $ 1,500, reclusión menor en su grado mínimo y cancelación de la autorización para conducir, al que conduciendo a excesiva velocidad, causare lesiones a una persona, dejándola demente, inútil para el trabajo o impedida de algún miembro importante o notablemente deforme.

11) Multa de $ 1,500 a $ 2,000, reclusión menor en su grado medio y cancelación de la autorización para conducir, al que conduciendo a excesiva velocidad, causare la muerte de una persona.

12) Suspensión de la autorización para conducir de 10 a 180 días, sin perjuicio de las demás sanciones precedentes, al conductor que reincida en la conducción de su vehículo a velocidad excesiva, dentro del plazo de un año; de 180 a 365 días, al que reincida por segunda vez, y cancelación por dos años al que reincida por tercera vez, en cualquier tiempo.

13) Multa de $ 100 a $ 500, prisión de 5 a 20 días y suspensión de la autorización para conducir de 20 a 180 días al que condujere en estado de ebriedad o bebido en exceso.

14) Cancelación de la autorización para conducir por cinco años sin perjuicio de las sanciones precedentes en su grado máximo, al que reincidiere en el plazo de un año, en la conducción en estado de ebriedad.

15) Las sanciones establecidas en los doce primeros números del presente artículo, se aplicarán precisamente en su grado máximo, si el conductor estuviere en estado de ebriedad.

Art. 15. Los reglamentos de esta ley podrán imponer, por las infracciones no comprendidas en la enumeración del artículo precedente, multas hasta de $ 1,000, prisión hasta por 20 días, y suspensión de la autorización para conducir, hasta por 180 días.

Art. 16. Las faltas o los cuasidelitos no penados expresamente en esta ley, que se cometieren por causa de infracciones a las disposiciones de las mismas o de sus reglamentos, serán castigadas en conformidad con las leyes penales ordinarias.

Art. 17. El 90 % de las multas que se aplicaren en conformidad con la presente ley o sus reglamentos, será a beneficio de la Municipalidad de la comuna en que se hubiere cometido la falta o infracción. El 10 % restante, será para la Caja de Previsión de los Carabineros de Chile, institución que los destinará a formar un fondo de reserva para ayudar a las familias de los carabineros caídos en actos del servicio, a consecuencia de accidentes del tránsito.

En los casos a que se refieren los incisos 2.º y 3.º del artículo 21, corresponderá a la Municipalidad en que se hubiere cometido la infracción sólo el 80 % de la multa, y el 10 % restante, será a beneficio de la Municipalidad de la jurisdicción del Juzgado que hubiere aplicado la sanción.

Las multas provenientes de infracciones cometidas en caminos rurales que hubieren sido denunciadas por carabineros u otras autoridades competentes serán de beneficio fiscal y se destinará a fondos de caminos en la forma que se hace actualmente.

Art. 18. Las sanciones y penas que se aplicaren en conformidad con los artículos precedentes, se entenderán sin perjuicio de las indemnizaciones a que los ofendidos tuvieren derecho, de acuerdo con las leyes ordinarias.

B. — De los procedimientos judiciales.

Art. 19. El personal del Cuerpo de Carabineros de Chile y los inspectores municipales, deberán denunciar, a los tribunales que determine este párrafo, las infracciones a la presente ley o sus reglamentos o a las disposiciones municipales correspondientes, y a las faltas y cuasidelitos que se cometieren por causa de tales infracciones.

Art. 20. En general, conocerán de las infracciones y faltas a que se refiere el artículo anterior, los Juzgados de Policía Local, y los alcaldes, en las comunas en que no existieren dichos Juzgados o los que los reemplacen.

Art. 21. Será tribunal competente para conocer de una falta o infracción, el juez de Policía Local o, en su caso, el alcalde de la comuna en que aquella se hubiere cometido.

Sin embargo, cuando se tratare de faltas o infracciones que no hubieren producido lesiones o daños a terceros, conocerá de ellas el tribunal de la comuna en que resida el infractor, siempre que éste así lo solicitare por escrito y consignare en el cuartel de carabineros del lugar en que se hubiere cometido la falta o infracción, el valor mínimum de la falta que correspondiere a aquella.

Si cometida una falta o infracción por un conductor de vehículo con patente de otra comuna, no pudiere el infractor ser notificado en el acto de cometer la infracción, conocerá de la causa el tribunal de la comuna, cuya Municipalidad hubiere concedido la patente.

Art. 22. En los casos de los dos últimos incisos del artículo que precede, deberán remitirse todos los antecedentes relacionados con la denuncia, y el valor del depósito, si lo hubiere, dentro de las 24 horas siguientes a la infracción, al tribunal que deberá conocer de ella.

Art. 23. Si la persona del conductor culpable de una falta o infracción no pudiera ser determinada, por haber aquél escapado a la acción del personal de carabineros o de los inspectores municipales la denuncia deberá ser formulada en contra de la persona que figure como propietario del vehículo en el respectivo rol de patentes. El propietario estará obligado, en este caso, a individualizar al conductor del vehículo, bajo apercibimiento de presumírsele responsable del hecho cometido.

Art. 24. El tribunal a quien corresponda juzgar una falta o infracción, no podrá entrar a conocer de la denuncia respectiva, mientras no hubiere testimonio en los autos de haber sido citado a comparecer el denunciado, con la debida anticipación.

La citación se hará por escrito, por el denunciante, acto continuo de cometerse el hecho, o en la forma prescrita en el artículo 26, y la vista de la denuncia se verificará, en todo caso, en la audiencia señalada, concurra o no a ella el denunciado. Este podrá comparecer personalmente o por medio de apoderado.

Art. 25. Oída la defensa del inculpado, que podrá hacerse verbalmente o por escrito, y recibida la prueba, el tribunal dictará sentencia en el acto o, a más tardar, dentro de segundo día.

El tribunal podrá, para mejor resolver y antes de expedir su fallo, ordenar que comparezca el denunciantes o que se practiquen todas las diligencias probatorias que estimare conducentes.

En todo caso, la recepción de prueba será facultativa para el tribunal, quien apreciará en conciencia la que se rindiere.

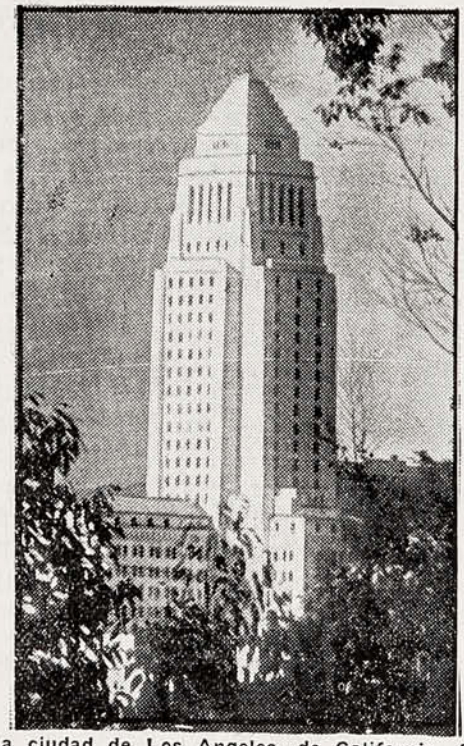
Art. 26. Cuando una sentencia ordenare la suspensión o cancelación de la autorización para conducir vehículos, el tribunal comunicará inmediatamente esta circunstancia a la repartición o autoridad que hubiere otorgado dicha autorización y le remitirá los documentos retenidos.

Art. 27. La notificación de la sentencia y de las demás resoluciones del Juzgado, se harán personalmente al denunciado, o por carta certificada dirigida al mismo por el secretario del tribunal, o por intermedio de los carabineros o de los inspectores municipales.

Art. 28. La apelación contra la sentencia, en los casos en que procediere, deberá interponerse dentro del plazo fatal de cinco días, contados desde la fecha de la notificación.

En los casos en que la sentencia impusiere sanciones pecuniarias, el infractor deberá, además, consignar su valor al tiempo de deducir el recurso, en la tesorería comunal de la jurisdicción del Juzgado y a la orden del juez sentenciador. Si no se diere oportuno cumplimiento a este requisito, el juez declarará inadmisible la apelación.

(Continuará).



La ciudad de Los Angeles, de California, fué fundada por los españoles en 1781. Hoy día es una hermosa ciudad y sede de uno de los Clubs de Automovilistas más importantes del mundo. La fotografía nos muestra el edificio de la Municipalidad.

Robos de Automóviles

Se vienen produciendo con marcada frecuencia en las calles mas céntricas de la ciudad

Desde hace algunos meses y especialmente a raíz de los acontecimientos políticos de todos conocidos, los robos de automóviles, han recrudecido en Santiago, y lo más curioso del caso es que estos se efectúan en las calles más céntricas, tales como Moneda, Ahumada, Huérfanos, Plaza de Armas, etc.

Por los denuncios que se nos han formulado, es evidente que los ladrones trabajan con una banda perfectamente organizada y que se trata de personas entendidas en mecánica, pues todos los coches casi sin excepción se encuentran días después, faltando las principales y más valiosas piezas de la máquina, sacadas con una limpieza absoluta.

Es más, vehículos dejados por sus propietarios con las portezuelas cerradas a llave y con los contactos también asegurados a llave, son robados en la misma forma.

Desgraciadamente nada se ha podido hacer hasta la fecha para obtener la detención de esta banda que ocasiona ingentes perjuicios en el público. Sabemos de casos denunciados por el Sr. Antonio Escobar, por ejemplo, antes de la caída del régimen anterior, en que no se consiguió que la policía de investigaciones sacara por las impresiones digitales dejadas por los delincuentes el nombre de los delincuentes, no obstante los reiterados pedidos que se hicieron y la facilidad con que se podría haber efectuado la operación por estar las impresiones visibles a simple vista.

Cómo proceden los ladrones.

A juzgar por la repetición de las denuncias que conocemos, es indudable que los ladrones observan a las futuras víctimas y las siguen hasta comprobar que penetran a los biógrafos, después de haber dejado el coche en las inmediaciones. Acto continuo, efectúan las conexiones necesarias en el motor para obtener su arranque, después de haber forzado las cerraduras de las portezuelas que no son por cierto demasiado firmes.

En otros casos, en ciertos vehículos cuyos cambios tienen llave, los roban arrastrándolos con una cadena o bien empujándolos con otro coche.

Ha llegado la audacia de los ladrones hasta hacerse pasar por mecánicos, vistiendo "over all", y procediendo a sustraer piezas importantes del vehículo en plena calle.

Medidas de precaución.

Es conveniente aconsejar a los socios que adopten medidas de precaución para evitar el robo de los vehículos. No es suficiente muchas veces el cierre de las portezuelas y la extracción de las llaves de contacto. Aconsejamos como medida oportuna colocar una cadena firme y un candado Yale entre los rayos de la rueda trasera y la empaquetadura o el chassis, o bien en la rueda delantera en la misma forma. Esta operación dura pocos instantes y su aplicación resulta cómoda y barata.

Pero no aconsejamos por cierto lo que puso en práctica un automovilista de Valparaíso, quien pretendiendo defenderse de los ladrones, amarraba diariamente su coche contra un poste de alumbrado por medio de una gruesa cadena con seguro candado. Los ladrones, se dieron el gusto un día de sacar la rueda amarrada, cambiarla por una de repuesto, el propietario tuvo después la desagradable sorpresa de encontrarse con la rueda atada al poste.....

NUESTRO SERVICIO JURIDICO

Hacemos resaltar a nuestros socios, la conveniencia de no olvidar en cada caso, de hacer en Secretaría el denuncio correspondiente sobre las infracciones de Tránsito que puedan cometer, a fin de ser atendidos oportunamente por nuestro abogado.

Es de justicia consignar que este servicio satisface plenamente las necesidades del Club y que está atendido por el abogado de la Institución Sr. Rossel, quien ha demostrado en todo momento preocupación y celo por el desempeño de sus obligaciones.

Recordamos igualmente, que para ser atendidos por el abogado es requisito indispensable que los socios hagan en Secretaría el depósito del valor de las multas que puedan corresponderle por sus infracciones, pues, no llenándose esta formalidad, no serán atendidos los partes en el Juzgado.

Durante los últimos días han sido atendidas las siguientes personas que cometieron infracciones de tránsito:

Fernando Doggenweiler, Agustín Garat, Francisco de Lucca, Germán Zeisser, Julio Jiménez, Carlos Castro Ruiz, Augusto Merino, Enrique Albertz, Enrique Hartard, Germán Cartagena, Fernando Doggenweiler, Víctor M. Guillen, Antonio Salgado, Arturo Herrera, Eduardo Vogel y Héctor Pinochet.

Hay otros medios de evitar en lo posible los robos. Algunos electrizan el vehículo de modo que cualquier extraño que lo toque, recibe una fuerte descarga. Este procedimiento es peligroso para el público y poco práctico, porque con suela de goma en los zapatos se aisla el paso de la corriente.

La colocación de candados en el Capot, puede evitar los robos, pero muchas veces los ladrones tienen demasiados conocimientos, como para hacer partir el coche desde adentro, efectuando conexiones especiales al tablero. La desconexión de las cañerías del vacuum, o el cierre de las llaves de paso de combustible son procedimientos engorrosos y quizá lo más práctico sería colocar en el coche contactos escondidos, que eviten el paso de corriente a la bobina por ejemplo o al distribuidor.

De todos modos, aconsejamos a los socios, que adopten medidas de precaución, en vista de la frecuencia con que se están produciendo los robos a que hacemos referencia, alguno de los cuales, ocasionan daños por varios miles de pesos al sustraer piezas importantes.

El Automóvil Club de Chile en su deseo de obtener de las autoridades la detención de esta banda que opera hasta la fecha con toda impunidad, ha dirigido al Señor Intendente de Santiago la nota que damos a continuación:

Señor Intendente:

Debido a la frecuencia con que en los últimos tiempos se están produciendo robos de automóviles en las calles céntricas de esta capital, nos vemos en la obligación de dirigirnos al señor Intendente, a fin de solicitarle que se sirva impartir las órdenes del caso para que se refuerce la vigilancia en las calles y las demás medidas de represión de estos actos.

Reiterados denuncios de socios del "**Automóvil Club de Chile**" nos hacen presumir la existencia de una banda organizada que se dedica a robar los vehículos que se estacionan en las inmediaciones de Bancos o Biógrafos de Santiago, aunque estos hayan sido dejados por sus dueños en las mayores seguridades posibles.

Los automóviles robados son encontrados pocos días después, por gestiones particulares que se realizan, en calles suburbanas, comprobándose que han sido completamente desmantelados por los ladrones.

En el deseo de evitar que continúen produciéndose estos hechos que originan fuertes pérdidas a sus propietarios, rogamos a U. S. quiera tomar las medidas del caso para descubrir y castigar severamente a los autores de dichos delitos.

Saluda a V.S. atentamente.

p. "**Automóvil Club de Chile**"

J. IGNACIO GARCIA V.

Estado de Caminos

Conforme a la resolución tomada por la Prefectura de Carabineros de remitir como un aporte al mejor informe de nuestra Institución, el estado de algunos caminos, damos a continuación los que hemos recibido en el mes en curso:

Comuna de Puente Alto.

Camino de Puente Alto a Volcán, se encuentra en mal estado, desde el kilómetro 27 al 36 inclusive.

Camino de Puente Alto, a El Principal, frente al Fundo Isla de Pirque, en la bajada del Estero "El Cristo", las cunetas de ambos lados, han sido destruídas por la corriente del agua de un canal que pasa por ese sector; como asimismo en el puente de terraplén "El Clarillo", frente al Fundo Lo Arcaya, ambas cunetas se están destruyendo a causa de las lluvias, abarcando más o menos diez metros, por cuyo motivo son peligrosas para el tránsito de vehículos.

Comuna de Talagante.

Camino de Santiago a Melipilla pavimentado, se encuentra en buen estado, se terminaron los trabajos en el kilómetro 32.

Camino de Talagante a Isla de Maipo, de tierra, se encuentra en regular estado, en el kilómetro 1 al 14 a consecuencia de las lluvias.

Camino Isla de Maipo a Lonquén, de tierra, se encuentra en muy mal estado, en el kilómetro 1 al 7, a consecuencia de las lluvias.

Camino de Lonquén a Talagante, en regular estado, a consecuencia de las lluvias.

Camino de Talagante a Peñaflor, de tierra, se encuentra en regular estado, a causa de las lluvias.

Camino de Talagante a Naltagua, de tierra, en mal estado, desde el kilómetro 6

San Bernardo.

Se continúa la pavimentación de calles, por lo cual se encuentran todas en buen estado.

Retén Cerro Negro.

Camino de Los Morros desde el Fundo San Joaquín hasta el cruce del camino La Sota, en mal estado. En los kilómetros 23, 24 y 25 hay grandes fosos a ambos lados del camino, que han servido para extraer ripio.

Camino El Mariscal, desde San José a los Bajos de Mena, en buen estado.

Tenencia Cisterna.

Todo el sector que le corresponde a esta Tenencia, se encuentran los caminos en buen estado.

Tenencia Tango.

Camino de Nos a Renca en buen estado, pero carece de cunetas a ambos lados y existen zanjas sin rellenar.

El camino de Lo Herrera a la altura de Tres Acequias, en dirección al Río Maipo, está intransitable.

El Camino de Nos hasta Los Morros, se encuentra en mal estado. Los demás caminos, en buen estado.

Camino de Cartagena al Tabo.

En este camino a la altura del kilómetro 3, Estero El Peral, intransitable.

Camino Cartagena Leyda Cruce "La Unión", intransitable, desde el pueblo hasta La Unión.

Camino Cruce La Unión, Lagunilla Estero "El Zárate", intransitable.

Camino Cartagena a San Antonio, en buen estado.

Camino Melipilla a San Antonio, en buen estado.

Camino de Llo Lleo al Rapel, intransitable en toda su extensión.

El camino de Llo Lleo a Leyda está en regulares condiciones, pero en la variante que se está haciendo en la Cuesta San Juan a la altura del kilómetro 10 y que desemboca en el kilómetro 9, está en pésimas condiciones. Los camiones cargados no pueden ascender y los automóviles con mucho trabajo pueden hacerlo aún sin pasajeros.

Los caminos vecinales al Cheque, Fundo Leyda, Malvilla y La Unión se encuentran en pésimas condiciones.

Camino Longitudinal Sur.

A las alturas de los kilómetros 29 y 30 en la Cuesta Angostura, existen varios derrumbes, lo que constituye un peligro, para toda clase de vehículos.

Camino Longitudinal Sur.

En dirección a Santiago, entre Buin, y antes de llegar al puente del Río Maipo (sector Guindos) el camino presenta innumerables hoyos a consecuencia de las últimas lluvias, se recomienda a los vehículos no correr con velocidad.

Camino público Buin al Alto de Jahuel.

Este camino en el bajo nivel del Ferrocarril, entrando por la Avenida San Martín en dirección al caserío de Alto Jahuel, existe una gran laguna de agua que impide el tráfico de vehículos; para llegar al caserío indicado debe utilizarse el camino denominado "El Arpa", cuya entrada se encuentra en el camino longitudinal sur, entre el caserío de Villaseca y la calle Arturo Prat, de Buin.

Se encuentran en mal estado los caminos de Hospital, Chada, Huelquén, Maipo y Valdivia de Paine.

Camino a San Bernardo.

Se encuentra en perfectas condiciones en toda su extensión que corresponde al sector de la Comuna de San Miguel, o sea desde el Canal de San Joaquín hasta el Callejón "Lo Ovalle".

Camino Santa Rosa.

Se encuentra en buenas condiciones.

Camino a Puente Alto.

En el sector comprendido entre el Camino "La Legua" y el Camino "El Pedrero", con motivo de haberse abierto fosos para la colocación de las cañerías de agua potable, se encuentra un poco estrecho el camino, pero esto no impide el tránsito de vehículos.

Camino Ochagavía.

Se encuentra en regulares condiciones por haberse hecho lagunas de agua, debido a las últimas

lluvias, no impidiendo esto la circulación de vehículos en el mencionado camino.

Camino "La Legua".

Este camino se encuentra en perfectas condiciones para el tráfico de vehículos en toda su extensión.

Camino Departamental.

Este camino se encuentra en buenas condiciones.

Camino "El Pedrero".

Este camino se encuentra en pésimas condiciones por las enormes lagunas que se han formado debido a las últimas lluvias y por las numerosas piedras que se encuentran en toda su extensión.

Camino San Joaquín.

Aunque se encuentra con algunas lagunas debido a las últimas lluvias puede transitarse por él.

INFORMES DEL INGENIERO DE LA PROVINCIA DE ACONCAGUA

Nombre del camino o del puente	Long. Total	Estado general de conservación
Viña del Mar a Limache hasta el Km. 15.800	7.8	Bueno (pavimentado).
Km. 15.800 a Limache	26.8	Bueno. Hay 15.500 kms. pavimentados. Desde Km. 18 hasta el km. 33.500 (Cumbre Cta. El Carmen).
Valparaíso a Calera por Concón Bajo	69.9	Regular. Está pavimentado hasta el km. 24.
S. Fco. de Limache a Quillota	20	Más que regular. Pasar con cuidado por el Portezuelo San Pedro.
Calera a Nogales	6.7	Bueno.
Colmo a Quintero	27	Menos que regular.
Calera a Puntilla Romeral	24	Más que regular. Pasar con cuidado el estero El Romeral.
Puntilla Romeral a S. Felipe	39.0	Bueno.
Nogales a Portezuelo Melón	15	Más que regular. Pasar con cuidado los esteros Garretón y El Cobre.
Portezuelo Melón a Ligua	21.3	Regular.
Ligua a Zapallar	25	Menos que regular.
Villa Alemana a Marga Marga	13.4	Más que regular.
Valle Alegre a Zapallar	41	Menos que regular. Tener cuidado en los terraplenes de las Quebradas Honda y de Mena. A la salida de Puchuncaví hay un gran fangal.
Lo Orozco a Marga Marga		Cortado en Lo Orozco.
San Fco. de Limache a Olmué	8	Regular.
Valparaíso a Casablanca	42.4	Bueno (Pavimentado).
Alto del Puerto a Laguna Verde	11.4	Menos que regular.
Casablanca a Cta. Zapata	18.6	Bueno. Pavimentado hasta el km. 51.7, de aquí hay que seguir derecho para tomar la antigua Cuesta.
Casablanca a Cta. Ibacache	20	Menos que regular.
La Playa a Orrego Abajo por Las Dichas y S. Gerónimo	19	Menos que regular.
Orrego Abajo a Algarrobo	25.75	Menos que regular.
Valparaíso a Santiago por Los Andes	230.3	Regular.
Valparaíso a Santiago por Zapata	131	Más que regular.
Cuesta Chacabuco	8	Regular.
Pie Cta. Chacabuco a Los Andes por calle Larga	10	Regular.
Pie Cta. Chacabuco a S. Felipe por Rinconada	18	Menos que regular. Camino interrumpido en días de lluvia.
Los Andes a San Felipe por Curimón	16	Regular.
Los Andes a San Felipe por Tocornal		Bueno.
Camino Internacional		Regular. Habilitado sólo hasta Río Blanco, km. 34. Interrupciones periódicas en Los Azules.
San Felipe a Jahuel desde Av. Yungay	19	Bueno por variante Los Alamos que toma por calle de Las Cabritas. Entrada por calle Uribe, km. 137.9 y por calle Olivos km. 142.5. Se recomienda transitar por la entrada del Tambo.
San Felipe a Putaendo	14	Más que regular.
Ligua a Cabildo	20	Regular. Pasar con cuidado estero Las Pataguas.
Cabildo-Pedegua-Petorca	37	Menos que regular.
Ligua-Longotoma,Quilimarí	66	Menos que regular.

Valparaíso, 3 de agosto de 1931.

AUTOMOVIL CLUB DE CHILE

ESTADO 33 (4.º PISO) — TELEFONO 87344 — CASILLA 3320

Presidente	Señor Elías Veloso
Vice-Presidente	" Manuel Barahona
Secretario	" Juan I. García
Tesorero	" Juan P. Blurton

DIRECTORES

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

EXTRACTO DE SESIONES N.º 122 DEL 6 DE JULIO DE 1931

Preside el Sr. Veloso.

Asisten los directores señores: Barahona, Mickle, Silva, Betteley, Cruz, Blurton, Avaria y García y los socios señores Fischer, Vargas, Marquezado y Giovinazzi. Jefe Ejecutivo y Pro-Secretario.

Acta anterior.— Es aprobada.

Cuentas:

Libro de acuerdos.— Se determina que el Libro de Acuerdos se haga dejando un espacio en blanco para dejar constancia la fecha de su cumplimiento o las causas por las que no se haya llevado a cabo.

El Sr. Presidente informa de la nota del socio don Gustavo Vargas envía al Club, solicitando se interese por gestionar la rebaja de los derechos de importación de neumáticos como una medida de beneficio común para todos los socios. El Sr. Vargas manifiesta que las observaciones formuladas las hace como socio y no como importador. Agrega que en Chile no hay materia prima para fabricar neumáticos y que el número de automóviles existentes no da vida a una fábrica que se instale en el país. Que nadie se explica el alza inconsulta que se ha hecho de los derechos aduaneros y se refiere al elevado porcentaje de internación que pagan las medidas más comunes de neumáticos. Cree que el A. C. de Ch. haría un gran bien a los automovilistas, tratando de tener un alza proporcional y propone que se designe una comisión para que presente al Directorio un informe referente a este asunto y a la vez la presentación que puede hacerse ante el Gobierno.

El Sr. Blurton encuentra que el asunto propuesto por el Sr. Vargas es de interés. Cree que debe designarse una comisión y propone al señor Barahona para que la presida y sea asesorado por la Comisión Técnica.

Se lee la carta del Sr. Andrade referente a la buena y rápida atención del servicio jurídico.

Se da cuenta del ofrecimiento del Dr. Héctor Corona que acuerda un 25 % de descuento a los socios que utilicen los exámenes de su Laboratorio Químico.

Igualmente de la oferta que hace el Instituto Pinochet Le-Brun de rebajar el 15 % a los socios que deseen utilizar los cursos mecánicos de ese Establecimiento.

También de la rebaja que ofrece a los socios la Farmacia Andrade por recetas y artículos de Perfumería y específicos.

Se da cuenta del envío de informes camineros de la Prefectura de Carabineros.

El Comité de Periodistas Unidos solicita en nombre del Diario La Tarde de próxima aparición, que el Club designe un redactor para las páginas de automovilismo y a la vez una persona que forme parte del Comité Técnico del Diario.

Solicitudes aprobadas.— Han sido aprobadas las siguientes solicitudes:

Señor Nicomedes Campos Charme, presentado por don Vasco de Larraechea.

Señor Julio Ugarte de la Plaza, presentado por don Jorge Cruz Pizarro.

Señor Mark Goldflam, presentado por don Vasco de Larraechea.

Señor Oscar Vergara de la F., presentado por Juan Ignacio García V.

Sñor Roberto Lobenstein B., presentado por don Rodolfo Hammersley.

Señor Francisco Moulin S., presentado por don Vasco de Larraechea.

Señor Nicolás Martínez, presentado por don Ernesto de la Fuente T.

Señor Norberto Jordán Cárter, presentado por don Angel Galdámez.

Señor Ricardo Riemann Sch., presentado por don Otto Krefft O.

Señor Pablo Heck León, presentado por don Hernán Cabezas Aranda.

Señor Walter Malsch S., presentado por don Ricardo Fischer V.

Señor Eloy Bañares M., presentado por don Juan P. Blau.

Señor Alejandro Flores Pinaud, presentado por don Juan de Dios Bobadilla.

Señor José Mú Camps, presentado por don Hans Leser.

Señor Vicente Escandón R., presentado por don Juan Mickle.

Señor Armando González M., presentado por don Lorenzo Cerda P.

Señor Alfredo Echeverría S., presentado por don Jaime Blanch C.

Señor Roberto del Río Frías, presentado por don Elías Veloso R.

Señor Wolfang Ernst, presentado por don Luis Bates S.

Señorita Cora Silva Cariola, presentada por don Emilio Silva E.

Señorita Laura Carmona Fuenzalida, presentada por don Emilio Silva E.

Señor Gerardo Greiner H., presentado por don Ricardo Fischer.

Señor Armando Silva Campos, presentado por don Vasco de Larraechea.

Nota al Director General del Tránsito.— El Sr. Vargas hace indicación para que el Club envíe una nota de felicitación al Comandante Aquiles Frías por su reciente designación en el cargo de Director General del Tránsito. Así se acuerda.

Kardex.— Se acuerda adquirir uno para el uso de la Tesorería.

Pedido de informe.— Se acuerda pedir informe al Sr. Abogado para la sesión próxima sobre la nueva Ley de Tránsito en la parte pertinente a las carreras de automóviles.

Carrera del Kilómetro Lanzado.— El Sr. de Larraechea da cuenta de haberse realizado sin inconvenientes, el día 28 de junio ppdo. el Kilómetro Lanzado en la recta del camino entre Cisterna y San Bernardo y da cuenta de la descalificación del coche N.º 9 que no se preesntó a la revisión de las máquinas.

Casa de Campo.— El Sr. Silva pregunta en qué estado están las gestiones referentes a la compra de una casa de campo.

El Sr. Barahona dice que el Directorio ya ha sido ilustrado en cuanto a la aspiración de los socios y que conviene ahora estudiar si es oportuno o no adquirir una propiedad en las inmediaciones de Santiago. Cree que es un mal negocio enterrar muchos miles de pesos en una propiedad que será escasamente utilizada por los socios y agrega que es partidario de que el Club tenga sitios de campo en diversos puntos, tales como el ofrecido en El Tabo y algunos otros que están en gestión en donde se levante un rancho modesto y donde los cuidadores tengan los útiles necesarios de propiedad del Club como para preparar sin pretensiones una comida, previo un aviso telefónico.

El Sr. Blurton se manifiesta partidario de que el Club disponga de casas de campo de construcción barata en la forma expresada por el Sr. Barahona.

El trabajo los días sábados.— El Sr. Avaria dice que ha recibido indicaciones de varias personas para que el Club abra sus puertas el día sábado en la tarde.

N.º 123 DEL 13 DE JULIO

Preside el Sr. Barahona.

Asisten los directores Srs. Avaria, Mickle, Silva, Betteley, Blurton y García. El Jefe Ejecutivo, el Pro-Secretario y los socios Srs. Rossel, Cumucio, Vargas, Zúñiga y Fischer.

El Sr. Veloso excusa su inasistencia.

Acta anterior.— Es aprobada.

Cuenta:

Se da cuenta: De la nota de la Comisión de Turismo en que se acompaña la rendición de cuenta de gastos efectuados en el paseo al Volcán, con un saldo favorable de 64 pesos. Es aprobada.

Pedícuro.— Se acepta el ofrecimiento del pedícuro don Octavio Contreras, que hace en sus servicios el 15 % de descuento a los socios, y se acuerda agradecer y dar a conocer la franquicia en el Boletín.

Informe del Sr. Abogado.— Se da lectura al informe del Sr. Rossel, referente a la nueva Ley de Tránsito y las carreras de automóviles.

Se lee la carta del Sr. Fischer, referente a una queja por falta de atención en el Departamento de Turismo. Se acuerda transcribir esa carta al Sr. Director de dicho departamento.

Comisión de Tránsito.— Se lee la contestación de la comisión de Tránsito sobre el estudio que se le encomendó referente a la ubicación de bombas de gasolina, a que alude una carta del Gerente de la WICO.

Solicitudes bien informadas. Fueron aprobadas las siguientes solicitudes bien informadas:

Señor Juan Ignacio Espiñeira A., presentado por don Reinaldo Bonn P.

Señor Luis Renovales A., presentado por don Antonio Tobar P.

Señor Raúl Ugarte M., presentado por don Hernán Silva I.

Señor Antonio Ibáñez C., presentado por don Julián Rodríguez C.

Señor Isidoro Navia A., presentado por don Ricardo Fischer V.

Señor Roberto Sanhueza S., presentado por don Francisco Petrovich.

Señor Hugo Vaccaro K., presentado por don Otto Krefft O.

Señorita Pilar Renovales L. (Socia agregada), presentada por don Luis Renovales.

Derechos de importación de neumáticos.— El Sr. Presidente manifiesta que de acuerdo a la anterior resolución del Directorio, invitó a una reunión a los importadores de neumáticos, para estudiar el asunto propuesto por el Sr. Vargas. Acudieron a esta reunión sólo tres importadores, por estar ausentes o no poder asistir los otros. Agregó, que por estarse preparando los datos estadísticos que son base para la solución y estudio del asunto, no se había producido para esta sesión el informe solicitado, pero que en el curso de la semana presente, se haría otra reunión para terminar el estudio solicitado por el Directorio.

Club Unión Comercial.— Se da cuenta de que el Club Unión Comercial, cobra 1,200 pesos por el arriendo del 4.º piso que se encuentra disponible en el edificio mencionado. Se encomienda al Sr. Mickle y al Jefe Ejecutivo para que realicen las gestiones tendientes a conocer el último precio que se cobraría por el alquiler del piso mencionado.

Estudio sobre el uso de Alcohol.— El Sr. Blurton hace uso de la palabra para informar al Directorio que la Comisión Técnica estudió detenidamente el uso del alcohol como carburante y que acordó informar que esa comisión estima

que el uso de alcohol en proporción adecuada del 20 al 25 % con la gasolina, no perjudique en ninguna forma a los automóviles, siempre que el alcohol tenga una graduación de 99.5. En breve se enviará el informe escrito, cuyas conclusiones adelanta. Se estimó oportuno esperar el informe, para contestar la carta del Sr. Laing.

Precios de los garages.— Informa también el Sr. Blurton, que la comisión estudió igualmente el tema de los precios de las reparaciones para automóviles y que acordó pasar una carta a los dueños de garages de Santiago, Valparaíso y otras ciudades, par conocer las rebajas que hacen a los socios y acordar después si pueden o no ser garages recomendados.

Paseo a Caracoles.— El Sr. Avaria da cuenta que en la última sesión de la comisión de Turismo, se acordó ordenar la impresión de 100 carteles para dicha excursión y que él autorizó el gasto de 80 pesos que pide al Directorio lo acuerde. Se acuerda el gasto imputándolo a Propaganda.

Tabla:

Sobre adquisición de propiedades.— Se estudia el problema de la adquisición de una propiedad rural, quedando pendiente la discusión.

Comisión de Prensa.— Se da lectura al informe del Sr. Vargas, referente al pedido que hacen los Periodistas Unidos, y propone que se designe al Sr. Larraechea y al Sr. Luis Bates.

Junta General.— El Sr. Presidente, recuerda que debe convocarse nuevamente a Junta General para ratificar el acuerdo de la Asamblea del día 25 de junio. Se acuerda que la primera citación se haga para el día 27 de julio y la segunda para el martes 4 de agosto.

Paseo a Caracoles.— Se da cuenta de las gestiones realizadas para la organización del paseo a Caracoles.

N.º 124 DEL 20 DE JULIO

Preside el Sr. Veloso.

Asisten los Directores Sres. Avaria, Mickle, Cruz, Betteley, García y Blurton. El Jefe Ejecutivo, Pro-Secretario y socio Sr. Fischer.

Acta anterior.— Es aprobada.

Comisión de Turismo.— Se da lectura al acta de la última sesión de la comisión de Turismo, y se toman los siguientes acuerdos sobre los puntos que pasan en consulta al Directorio:

Cuidadores de Automóviles.— Se acuerda aumentar el servicio en cinco cuidadores, y que el gasto que demandaría el uniforme, podría autorizarse hasta la cantidad de $ 900.

Placa Trasera.— La misma comisión propone el uso de una placa trasera, a colocar sobre la patente del automóvil de los socios, con la que se podría individualizar fácilmente los coches de los socios en el camino.

Se acuerda traer para la sesión próxima una muestra de las placas propuestas por la Comisión de Turismo y otra de la que propone el Sr. Mickle para resolver.

Concurso fotográfico.— Referente a la consulta que hace el Sr. Alert sobre autorización del Directorio para realizar el concurso fotográfico por medio de la Revista Auto y Turismo, el Sr. Presidente informa que el concurso ha sido debidamente autorizado por el Directorio.

Premio al turismo.— Se da lectura finalmente a la idea que propone el Sr. Alert de ofrecer un premio al turista que durante el año, haya realizado un mayor kilometraje, controlado debidamente por el Club.

Se cambian ideas entre los señores directores a este respecto, y se acuerda que la Comisión de Turismo estudie y proponga el programa a que debería ajustarse este concurso, en base de que comprenda las excursiones que se realicen en el país únicamente, y que constituya una obligación de los participantes, informar al Club del detalle de estos viajes, comprendiendo el kilometraje recorrido, tiempo, estado de los caminos, hoteles y demás observaciones de utilidad.

Cuenta:

Bomba.— Se da cuenta del informe pasado por la Comisión de Turismo, contrario a la ubicación de bombas de gasolina a que se refiere la carta del Sr. Laing. Se acuerda contestar al aludido, transcribiendo los términos del mismo informe.

Insignia a un Automóvil Club.— Al pedido de insignia hecho por el Automóvil Club de Berkshire, se acuerda remitirla a condición del canje correspondiente.

Del Departamento de Turismo.— Se da lectura a la carta del Sr. Fernando Orrego que contesta a la reclamación formulada por el Sr. Fischer sobre mal atención en dicha repartición.

Insignias Duplicadas.— Al pedido de entrega de nuevas insignias de los Srs. Ristori y Bernasconi por haber perdido las que le fueron entregadas por el Club se acuerda venderle las nuevas al precio de 20 pesos.

Insignias de ojal.— Se da lectura a la propuesta del Sr. Jorge Lehmann por insignias de ojal.

Renuncias.— Se da cuenta de las renuncias de los Sres. Carlos Bolívar y León Weinstein.

Solicitudes bien informadas.— Fueron aceptadas las siguientes solicitudes bien informadas:

Señor Eduardo Lyon Vial, presentado por don Ricardo Fischer.

Señor Armando Salinas O., presentado por don Julio Villalón.

Señor L. Hermógenes Reveco, presentado por don Mardoqueo Herman L.

Señor Luis Fernando Contreras, presentado por don Fernando Sepúlveda O.

Señor Carlos Herrera L., presentado por don Carlos Orrego R.

Señor Gastón Pascal Lyon, presentado por don Vasco de Larraechea.

Señor Manuel Moure R., presentado por don Terenzio Casale.

Señor Salvador Yates Z., presentado por don Fernando de la Cerda Z.

Señor Francisco Schilling, presentado por don Federico Assler Smiths.

Señor Ruperto Fierro Pérez, presentado por don Eugenio Schuchard.

Señorita Raquel Costa Navarro, presentada por don Juan Antillo.

Señor Jesús Acuña Donoso, presentado por don Roberto Nieto.

Señora Josefina S. de Schilling (socia agregada), presentada por don Francisco Schilling.

Diario La Tarde.— Se da lectura a la carta del Comité de Periodistas Unidos, que fundarán el Diario La Tarde, sobre designación de una persona que forme parte del Consejo Técnico y de otra que redacte las páginas de automovilismo.

Asunto Sr. del Fierro.— El Sr. Larraechea se refiere a la situación del Sr. del Fierro, producida a raíz del acuerdo tomado por el Directorio después del sumario realizado por los denuncios de la carrera del mes de noviembre de 1929, y agrega que el Sr. Del Fierro, no está satisfecho de la medida adoptada, por haberse hecho una confusión de nombres.

Se acuerda conocer los antecedentes del sumario para la próxima sesión.

Local en la Unión Comercial.— El Sr. Larraechea da cuenta de las gestiones para obtener el arrendamiento del local.

Así se acuerda y se levanta la sesión a las 20.25 horas.

SESION N.º 125 DE 3 DE AGOSTO DE 1931

Preside el Sr. Veloso.

Asisten los Directores Sres. Barahona, Avaria, Mickle, Betteley, Blurton y García y los socios Srs. Fischer, Gumucio, Vargas y Giovinazzi.

Acta anterior.— Es aprobada.

Cuenta.— El Sr. Presidente da cuenta de los siguientes asuntos:

De la carta del Sr. Escobar en que se solicita que el Club tome medidas para evitar y descubrir a los ladrones de automóviles que realizan sus robos en las calles más céntricas de la ciudad.

El Sr. Mickle se refiere al poco servicio que prestan en estos casos los empleados policiales y menciona el éxito de detectives particulares. Se acuerda pasar una nota a la Intendencia, poniendo en su conocimiento la frecuencia con que se producen estos robos y además recomendar a los socios que adopten precauciones, aparte de las gestiones que podrían realizarse por medio de los cuidadores de automóviles.

Propuestas de insignias.— Se da lectura a la propuesta por confección de insignias que hace el Sr. Antonio Callis. Discutido el asunto, se acuerda que el Sr. Callis presente para la próxima sesión, muestra de las insignias ofrecidas para colocar en la parte trasera de los automóviles, en modelos debidamente acabados. En cuanto a las insignias de automóviles, en uso en la actualidad, se acuerda autorizar al Sr. Callis para que entregue a Tesorería el número de insignias que estime oportuno, para que por su cuenta la Tesorería proceda a canjear las de los socios, en las condiciones ofrecidas en la carta de que se trata y autorizarlo para que confeccione las 80 insignias solicitadas por el Automóvil Club de Valdivia. Se entiende que las insignias serán en todo iguales a las que se venden actualmente en Tesorería.

En cuanto a las insignias para ojal, se acordó encargar al Sr. Callis la confección de 300 en las condiciones de tamaño que le fije el Jefe Ejecutivo.

Convención Internacional.— El Ministerio de Fomento remite para que informe al Club, una nota de la Legación de Francia alusiva a la Convención Internacional de Circulación de Automóviles y al signo distintivo de los automóviles de Siria y Líbano. Se acuerda contestar favorablemente al pedido de dicha nota.

Convención Caminera de marzo último.— El mismo Ministerio remite para que el Club se informe, las conclusiones de la Convención Caminera Internacional.

Se acuerda pasar a conocimiento de la Comisión de Turismo y agradecer y solicitar del Ministerio, dos ejemplares para la Biblioteca del Club, según lo solicita el Sr. Barahona.

Pedido de ayuda para la Olla Errázuriz.— Se da lectura a la carta suscrita por la Sra. Emilia Ph. de Aldunate, que solicita la cooperación del Club para continuar prestando los servicios que en la actualidad se prestan a los cesantes .

El Sr. Blurton hace notar que desde hace tiempo existe un acuerdo para no hacer donaciones de dinero a otras Instituciones que las fijadas en el presupuesto anual. Se resuelve contestar lamentando la imposibilidad de hacer ninguna donación en efectivo.

Asociación de Automovilistas de Talcahuano.— Léese la carta de la Asociación de Automovilistas de Talcahuano, sobre su afiliación con el Club.

Comisión Prensa.— Se da lectura a la carta del Sr. Gustavo Vargas que contesta la nota del Club pasada a la Comisión Prensa.

Solicitudes aprobadas.— Fueron aprobadas las siguientes solicitudes bien informadas:

Señor Bernardo Ossa Puelma, presentado por don Humberto Daucet Gaete.

Señora Raquel S. de Silva, presentada por don Fernando Le Norgol.

Señor Gustavo Vidal G., presentado por don Gmo. Infante y Vasco de Larraechea.

Señor Mauricio Ferelmann S., presentado por don Bartolomé Soler.

Sr. Pablo Mitrovich O., presentado por don Humberto Daucet Gaete.

Señor Ricardo Ostertag K., presentado por don Fernando Burgos L.

Señor Tomás Goll B., presentado por don Vasco de Larraechea.

Señor Vicente Sellés S., presentado por don Pedro Pavone V.

Señor Benjamín Arán F., presentado por don Raúl Kulczewski.

Señor Juan Tocornal R., presentado por don Jorge Santelices.

Señor Julio Leseigneur, presentado por don Baldomero Vergara.

Señor Manuel Delgadillo P., presentado por don Ricardo Fischer V.

Balance del mes de mayo.— El Tesorero da lectura al Balance del mes de mayo, el que es aprobado.

Unión Comercial.— Se acuerda enviar una carta al Presidente de la Unión Comercial, ofreciendo $ 800 mensuales por el local .

Socios atrasados.— El Sr. Presidente da lectura a la lista de socios atrasados que no han hecho efectivas sus cuotas y están en condiciones de ser separados. El Sr. Mickle propone que antes de separarlos se les envíe una carta por mano y por medio de los cobradores, dándoles un plazo para que se pongan al día o por lo menos para que paguen en dos cuotas.

Servicio Jurídico.— El Sr. Barahona dice que con el objeto de que se conozca el movimiento del servicio Jurídico y los socios se compenetren de su importancia, había solicitado del Sr. Abogado una lista semanal de socios atendidos.

Uniforme.— Se da lectura a las propuestas de uniformes para cuidadores de automóviles, aceptándose la de la firma Justiniano y Johnson, por ser la más baja.

Economías del Club.— El Sr. Presidente ofrece la palabra y luego propone que se nombre una comisión de Directores para que estudie el estado de las finanzas del Club y de las economías que puedan introducirse antes de que la situación general se haga sentir en la Institución.

Se propone una comisión para que estudie las finanzas del Club compuesta pos los Sres. Mickle, Blurton y Betteley.

Propiedad en Cisterna.— El Sr. Vargas informa que por encargo del Sr. Nicanor Rubio, hace presente al Directorio que éste es dueño de una propiedad en Cisterna, que ofrece en venta al Club por sus buenas condiciones de ubicación, e invita a los Directores para visitarla.

Se acuerda fijar más adelante la fecha en que podría visitarse.

Siendo ls 21.50 horas, se levantó la sesión.

SESION N.º 126 DE 10 DE AGOSTO DE 1931

Preside el Sr. Barahona.

Asisten los Directores señores: Avaria, Mickle, Silva, los socios señores: Fischer, Marquezado y Vargas, el Jefe Ejecutivo y el Pro-Secretario.

El Sr. Veloso excusa su inasistencia.

Acta anterior.— Con algunas modificaciones, es aprobada.

Unión Comercial.— Se da a conocer la respuesta de la Unión Comercial, en que se acepta la proposición de $ 800 mensuales por el 4.º piso, siempre que se haga contrato por un año.

Sobre publicación de un artículo.— Se da lectura a la carta del Sr. Santiago Lazo en la que protesta por la publicación de un artículo aparecido en la Revista que es órgano oficial del Club, titulado "Libres por fin".

Se acuerda dirigir una comunicación al Director de la Revista, haciendo suya el Directorio, dicha protesta.

Solicitudes bien informadas.— Por estar bien informadas, fueron aprobadas las siguientes solicitudes:

Señor Eckart Krahmer L., presentado por don Franz Costomer.

Señor Hilario Maturana E., presentado por don Niccolo Menicucci.

Señor Hans A. Wiruth, presentado por don Herbert Neumann.

Señor Juan Riumalló P., presentado por don Niccolo Menicucci.

Señor Carlos Parker A., presentado por don Raúl Kulezewski.

Señor Harold Grime (Johnston), presentado por don Carlos Domingo Zúñiga.

Señor David González, presentado por don Mardoqueo Herman L.

Señor Ricardo Cerda Cañas, presentado por don Ricardo Fischer V.

Señor Luis Ilabaca León, presentado por el Dr. José Arnello.

Señor Jorge de la Fuente S., presentado por don Mardoqueo Herman L.

Dra. Sara Rosas de Hauske (socia agregada), presentada por don B. V. Díaz.

Carrera de motos.— El Sr. Presidente da cuenta de no haberse realizado la Carrera de motocicletas anunciada para el domingo anterior, por no haber sido cubierto el mínimum de corredores inscritos a que hacen referencia los reglamentos.

Concurso fotográfico.— También da cuenta de que en la fecha se cierra el Concurso Fotográfico organizado por el Club y la Revista, en el que han participado numerosos aficionados con importantes trabajos.

Insignias traseras.— Con referencia a la muestra de insignias traseras propuestos por el Sr. Callis, se acuerda ordenar la confección de 300 al precio aceptado en la sesión anterior.

Economías.— El Sr. Presidente manifiesta que en la sesión anterior se designó una Comisión compuesta por los Sres. Mickle, Betteley y Blurton, para que estudiase el estado de las finanzas del Club y propusiera las economías que fuera posible introducir. El informe de los señores fué favorable respecto al buen pie financiero en que se encuentra el Club.

Pasco a Caracoles.— El Sr. Avaria da cuenta que en la última sesión de Turismo asistió a ella el Sr. Gertsmann, ofreciendo tomar fotografías y una película del paseo a Caracoles.

Balance.— Se da lectura al Balance del mes de junio.

La Ley de Tránsito.— El Sr. Avaria manifiesta que es oportuno encontrar el medio de obtener que se modifique la actual Ley de Tránsito, que no consulta los intereses de los automovilistas y que es especialmente severa para estos, sin considerar sanciones para los peatones causantes muchas veces de serios accidentes por inobservancia de las disposiciones de tránsito.

Se acuerda, a indicación del Sr. Presidente que el Sr. Abogado redacte la nota que podría enviarse al Ministerio correspondiente, haciendo resaltar los defectos de que adolece dicha ley.

Facilidades de Turismo.— Refiriéndose también el Sr. Avaria a las facilidades que cuando existía el Departamento de Turismo se acordaba a los turistas internacionales, cree que debería gestionarse de la autoridad el medio para que el Club pudiera ofrecer a sus socios y miembros de su familia, esa ventaja.

Se acuerda que el Sr. Jefe Ejecutivo se ponga al habla con el Sr. García, a fin de que éste le indique la forma en que habría de hacerse la gestión.

Se levanta la sesión a las 21 horas.

EL PASEO A CARACOLES

ALCANZO UN EXITO BRILLANTE Y FUE DESIGNADA REINA DE LA NIEVE LA SRTA. ESTELA DOGGENWEILER

Larga y difícil fué la preparación del paseo a Caracoles, no sólo por los inconvenientes propios de su organización, sino también por los inconvenientes de última hora, en que, por resolución contraria de muchos de los inscritos, hubo de postergarse.

Eso no obstante, 88 personas concurrieron a esta interesante excursión que ha dejado entre los participantes los más gratos recuerdos, no sólo por su organización y el buen servicio de la empresa del Transandino, sino que también por las incomparables emociones de ese día, pasadas por los turistas en el más ameno y cordial ambiente de camaradería.

Los viajeros salieron de Santiago en su mayoría el sábado 15 por la tarde, en tren y en automóvil rumbo a Los Andes. El tiempo se presentaba magnífico, pues después de dos días de lluvia torrencial.

En Los Andes, el Sr. Ricardo Fischer, que ha sido el alma de su organización distribuyó a los viajeros en los Hoteles tomados al efecto con anterioridad, y por la noche en el Círculo Italiano, se ofreció a los paseantes una comida que continuó luego con un baile que se hubiera prolongado hasta las primeras horas de la mañana siguiente, a no ser por la necesidad de un descanso, para estar listo para la jornada a Caracoles que debía ser fuerte en emociones.

Hacia Caracoles.

El tren especial que puso la empresa del Transandino a disposición de los viajeros, salió de Los Andes en medio de una intensa alegría a las 8 de la mañana como se había anunciado.

La alegría reinaba en todos los coches, ante las perspectivas de un día en la nieve y ante el espectáculo de paisajes encantadores. Pero, en Río Blanco, ya se tuvieron noticias de que comenzaba a nevar en la cumbre. El programa se hacía así más interesante para los excursionistas que no habían contado con una nevada en la Cordillera, al reducido precio cotizado en la inscripción.

Las horas siguieron gratas hacia la cumbre, y a medida que el convoy avanzaba arrastrado por la potente locomotora eléctrica, el temporal de nieve hacía más interesante el paisaje de la montaña.

Grandes copos blancos, caían sobre la tierra, lentamente al principio, para arreciar luego a medida que el viento huracanado de las cumbres se hacía sentir. Y en esta forma se llegó hasta Juncal, en donde se tuvieron informes de que el tiempo mejoraba en la cumbre de la cordillera, aunque tenía tendencias a un próximo temporal.

Minutos antes y con el objeto de despejar la vía, una máquina a vapor se había adelantado al tren excursionistas, y cuando éste salió rumbo a Portillo a los tres kilómetros de Juncal la nieve caída nuevamente impedía el avance de la máquina.

Ante la imposibilidad de seguir los turistas resolvieron quedarse en Juncal donde la abundancia de la nieve, permitía también largas horas de estadía. Pero el temporal tomaba por momentos caracteres de ciclón. Eso no obstante los turistas entusiastas, se lanzaron a la nieve, y poco después llegaron los skyeurs que días anteriores habían partido a Caracoles con el objeto de preparar la pista donde deberían efectuarse interesantes carreras.

El espectáculo imponente de las furias desencadenadas, satisfacía con creces el anhelo de los excursionistas que poco después en medio de indescriptible entusiasmo procedieron a elegir en-

Grupo de excursionistas en Juncal.

tre las asistentes a la Reina de la Nieve, quien debería adjudicarse la hermosa copa Atwater Kent Radio, donada por la firma Besa y Cía.

La Reina de la Nieve.

Nada más propicio que el temporal desencadenado en las elevadas cumbres de Los Andes, para elegir entre las damas asistentes, a la Reina de la Nieve.

La votación, recayó en la Srta. Estela Doggenweiler que alcanzó a 11 puntos, obteniendo el segundo puesto la Srta. Isabel Vicuña, con 9 puntos.

La vencedora fué objeto de vivas manifestaciones de simpatía por parte de los asistentes, que poco después se disponían a regresar a Santiago, ante las perspectivas de que el temporal arreciara, haciendo imposible el regreso a Los Andes como podía ocurrir.

La película cinematográfica

Como se había anunciado, se obtuvo de esta excursión una interesante película cinematográfica, que será pasada en las actualidades de los biógrafos locales, y en ella se podrá apreciar mejor, lo que ha sido esta brillante excursión organizada por el Automóvil Club de Chile.

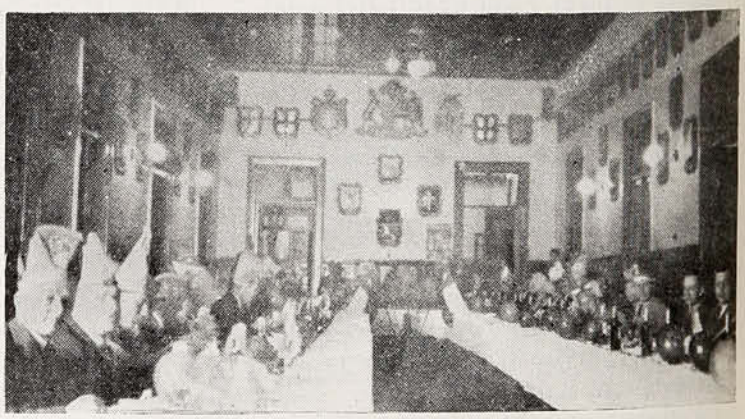
El regreso.

Con toda felicidad se emprendió el regreso avanzada ya la tarde, ante el peligro de que pudieran producirse rodados que dejaran retenido al tren durante la noche. Los viajeros llegaron a Los Andes, satisfechos del día pasado, y sobre todo agradecidos de las atenciones de que habían sido objeto, no sólo por parte del personal del Ferrocarril Transandino, sino que también por los encargados del comedor, cuyos servicios fueron debidamente apreciados.

Palabras de elogio.

No hemos escuchado sino elogios de los excursionistas y sus deseos de que

(Concluye en la pág. 472).



Durante el banquete ofrecido a los excursionistas en el Círculo Italiano de Los Andes.

La tragedia en broma

La injusticia humana no tiene límites. En los últimos sucesos de que hemos sido espectadores más o menos intranquilos, lo afirmamos en honor de la verdad, han tenido un papel preponderante los automóviles, y nadie los ha recordado en las crónicas periodísticas.

Queremos reparar el olvido. Es de justicia hacerlo.

Tras ellos, salvaron sus cuerpos miles de manifestantes cuando la caballería marchaba a paso más rápido que los peatones, y bajo ellos muchos centenares salvaron sus vidas en los momentos de mayor peligro cuando las balas sin respetar pelo ni marca, iban y venían por la Alameda.

Es más, en ellos muchos cientos de personas se pusieron a buen recaudo en menos de lo que canta un gallo y en las precipitadas fugas iniciales, en medio del sonido desalentador de las descargas cerradas rugían los motores y cruzaban raudos por sobre los paseos, por entre los árboles, por entre los peatones, haciendo prodigios de toda índole.

¿No habrá una palabra de afecto para estos modestos servidores públicos?

Los heridos.

Los diarios han publicado largas listas de heridos y de muertos caídos en la jornada. La prensa ha silenciado por olvido la lista de los automóviles heridos. ¿Acaso porque la negra sangre no ha manchado el pavimento, han sido menos dignos de mención?

Muchos son los coches que recuerdan para los días de su vida las horas de tragedia pasados inocentemente por culpa de los mortales. Llevan impresas en sus carrocerías las huellas de las balas. Agujeros negros como la boca del fusil, demuestran a las generaciones futuras el paso irrespetuoso del plomo destructor. Los hay que quedaron inválidos por el efecto de la mala puntería. De ellos nadie ha dicho nada, aunque perdieron a borbotones el agua de sus radiadores, o los vidrios saltaron hecho trizas, o sus neumáticos quedaron aplastados ante la perforación irrespetuosa de una bala cualquiera.

Vidas salvadas.

¿Cuántas vidas se han salvado tras la acerada caja de los automóviles?

Nadie sabe cuántas, pero seguramente que muchas.

Recordemos algunas, que, aunque se trate de gentes de la casa, venciendo la modestia y en honor a la verdad debemos consignarlas.

Gustavo Vargas M. lleva en su coche la marca inconfundible de los sustos pasados. Nadie piense mal, pero no es para menos cuando el coche deja sentir el choque brutal de un proyectil que no respeta ni vidrios ni carrocería ni nada. Todavía en el panel entre los cojines están las huellas de los malos ratos y lo que es peor, los agujeros que no tendrán compostura. Una bala le convirtió el coche cerrado en vehículo de verano. A su Ford le debe la salvación.

Alfonso Rossel, el ceráfico abogado del Club. En un momento álgido de los días trágicos, no encontró nada más oportuno que penetrar en medio de un tiroteo, a un limousine que la casualidad quiso poner oportunamente a su paso. No se trataba de una fuga ciertamente, pero el paso se hizo en ritmo de carrera.... Allí pudo tranquilamente despistar a los carabineros, leyendo con musulmana tranquilidad el programa de las carreras del domingo.... Porque han de saber los lectores que el Sr. Rossel es hípico de nota y de línea. Su debilidad está en el turf, y en los limousines cerrados en caso de peligro y de los otros.....

Don Ricardo Fischer, cuando más soplaban las balas en la Alameda, el Sr. Fischer descendía flemático y tranquilo de su Ford aceituna, frente al Club. Guerrero veterano de la gran guerra, pensaba que era juego de niños con cohetes y remolienda lo que se desarrollaba en la Alameda. Unicamente le notamos un colorcito rojo subido al cerrar la portezuela de su coche, que lo atribuímos al temor de sentir herido al fiel compañero de sus correrías diarias.

Manuel Soza ¿Quién salvó la vida a don Manuel Soza? El simpático Jefe de los Jueces de Cancha, ajeno a lo que se preparaba, fué también sorprendido por algunas descargas inoportunas.

Un Dodge le salvó la vida frente al Club. No pudiendo colocarse debajo a causa del volumen un poco exagerado de su abdomen de sibarita consumado penetró por el costado, debajo de la pisadera derecha. Y sin embargo, nadie hizo justicia al valiente automóvil que expuso su acerado cuerpo para salvar al más activo, al más modesto y al más voluminoso de los jueces de cancha que ha tenido la Institución hasta la fecha.

Enrique Blanco, disimulaba la palidez normal de su rostro en esos momentos álgidos, en el piso posterior de un roadster azul.

Y así, podríamos citar cien casos. Aquellos que pusieron pie en polvorosa, capeándole a las balas que corrían tras los autos de Alameda hacia arriba y hacia abajo.

Pero, para qué insistir. Hemos querido sólo rendir el homenaje que se deben los modestos automóviles, cuyos motores vibraran al unísono con las descargas que contribuyeron también a formar en la fenomenal algarabía del domingo, cuando marchando atrasados producían explosiones en el tubo de escape que habrían envidiado las granadas y las bombas de combate.

Seamos justos y demos a cada uno lo suyo.

EL PASEO A CARACOLES

(De la pág. 469)

este paseo se repita en la primavera próxima.

Pero a fuer de justicieros, debemos dejar constancias de las palabras de los viajeros, para con el Sr. Ricardo Fischer, que como hemos dicho ha sido el alma de esta excursión, desde el primer día de su organización.

Previsor y activo, se multiplicó en todo momento para atender a los viajeros, ya fuera en sus alojamientos de Los Andes, o durante la excursión y a su buen tino y organización se debe el éxito alcanzado.

También es menester hacernos eco de los agradecimientos de los participantes de este paseo, a la Empresa del Transandino, que eliminó toda clase de inconvenientes para su mejor éxito; al personal del comedor del Ferrocarril y al Sr. Caniggia, quien en el Círculo Italiano de Los Andes ofreció un verdadero banquete a los viajeros, dejándolos gratamente sorprendidos por sus atenciones.

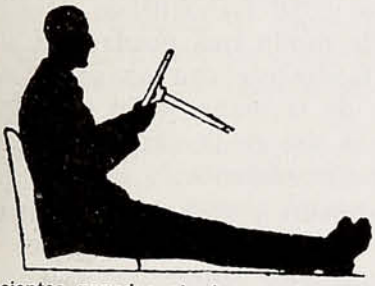
Como palabras finales de este breve relato, recordemos también a los empleados inferiores del Transandino, a los modestos obreros que prestaron su concurso para limpiar la vía y permitir movimiento al tren que se hallaba detenido en Juncal y a todos los que con tan buena voluntad se interesaron por hacer más grata esta excursión que, sin duda, ha de contarse entre las más interesantes organizadas por nuestro Club.

El regreso a Santiago en Automóvil, se hizo sin ninguna dificultad, no obstante la lluvia del día, que había dejado la Cuesta de Chacabuco en bastante mal estado. Todos los viajeros se encontraron en Santiago a la media noche del domingo, sin que se registrara un solo accidente, debido a la organización en caravanas de los automovilistas.

La comodidad debe imperar en los viajes largos

Un asiento inapropiado produce cansancio al conductor

Es posible que los automovilistas que no observan la posición de los asientos y por ende la forma en que conducen, se extrañen cuando al final de un recorrido determinado sienten cansancio y cuando el viaje es largo por caminos malos se sienten perfectamente frescos atribuyendo el estado a una buena condición física.



Los asientos pegados al piso resultan sumamente incómodos.

Sin embargo este resultado depende pura y exclusivamente de la forma de los asientos.

Desde hace poco tiempo las fábricas se han especializado en el estudio de la comodidad del conductor, sobre todo, porque los coches no están hechos para una persona determinada, sino para tipos de individuos cuyo peso, estatura, etc., varía.

Posición correcta. Obsérvese como todo el cuerpo tiene apoyo.

Para saber qué clase de asiento se necesita es menester estudiar la silueta del conductor cómodamente sentado en el asiento.

Se verá entonces que el respaldo debe llegar a la altura suficiente para sujetar los hombros, mientras que el asiento debe extenderse hacia adelante lo suficiente para sostener los muslos y las rodillas.

Algunas veces un asiento es suficientemente largo, pero el conductor queda como colocado a lo largo del piso. El resultado de ello es que solamente una mitad, la de atrás, se usa en realidad.

Con frecuencia un asiento corriente puede hacerse mucho más cómodo si su largo es suficiente poniendo un trozo de madera en forma de cuña debajo de la mitad delantera del asiento con el fin de que el borde de adelante quede debajo de las rodillas del conductor.

El grado de inclinación de los asientos depende del ángulo del respaldo. Para la comodidad y sin referirse a la conducción es cosa probada que cuanto mayor es la inclinación del respaldo mayor debe ser el largo del asiento.

Los asientos cortos no tienen apoyo para los muslos y cansan rápidamente.

Esta regla varía un poco con la altura a que se encuentra el asiento del piso: por ejemplo si como ocurre en

algunos coches grandes el asiento se encuentra a casi la misma altura del piso que el asiento de una silla hamaca común, éste puede estar casi horizontal y el respaldo prácticamente vertical.

Demasiado inclinado el asiento hacia atrás, la nuca se cansa por el esfuerzo continuo de mirar adelante.

Una posición imposible.

Sin embargo si el asiento está a nivel del piso es imposible que el conductor se siente cómodamente con las piernas estiradas hacia adelante. En efecto, si se sentara así, no podría apretar cómodamente el freno o el embrague. En consecuencia necesita sentarse con las rodillas dobladas y por esta razón la parte inferior de las mismas puede hallarse hasta 20 o 22 centímetros del suelo.

De ahí la necesidad de que el asiento esté inclinado. Al mismo tiempo el respaldo debe hallarse más o menos vertical, pues si estuviera inclinado demasiado hacia atrás los músculos del cuello se verían obligados a realizar un gran esfuerzo a menos que el conductor quiera observar el camino que tiene por delante a través de los párpados semi-cerrados, mirando, literalmente hablando, por debajo de la nariz.

El excelente negocio que constituye la venta de almohadones para colocarlos en forma de cuña para apoyar los hombros pone en evidencia que muchos coches tienen los respaldos demasiado inclinados hacia atrás.

Refiriéndonos ahora a la posición que el chauffeur debe ocupar en el volante debe estar de modo que pueda ser alcanzado cómodamente si se doblan los brazos por el codo y si éste toca el respaldo del asiento.

De la misma manera la palanca de los nado como para que la mitad superior de la rueda no se encuentre apreciablemente más lejos del alcance del conductor, que la mitad inferior, pero no debe estar inclinado tanto, que moleste la visual del que maneja.

De la misma manera la palanca de cambios y del freno deben estar colocadas de modo que puedan ser alcanzadas fácilmente con un solo movimiento de la mano y sin que el conductor se vea en la necesidad de inclinarse hacia adelante.

Finalmente y para no ser demasiado extensos en este sentido, diremos que el asiento debe reunir las condiciones de comodidad física y de comodidad de manejo necesarias para la seguridad del conductor, y al mismo tiempo los requisitos que eviten movimientos incómodos y posturas inapropiadas para que el viaje a largas distancias no haga sentir sus efectos en los músculos.

Antiguamente el chauffeur se sentaba completamente derecho, no sintiéndose incómodo y obteniendo un perfecto control del vehículo.

Algunos diseños que ofrecemos darán mejor idea de lo que hemos dicho.

LA CARROCERIA MODERNA

Como se diseña entre los fabricantes modernos

Antiguamente las carrocerías se diseñaban de acuerdo con las posibilidades técnicas que permitía el chassis y la resistencia de los materiales usados. Después se trató de satisfacer necesidades de estética y buen gusto y en la actualidad los fabricantes deben contemplar todos los puntos que aseguren una carrocería hermosa, cómoda, práctica, resistente y sobre todo, que ofrezca el mínimo de resistencia al aire para aumentar el rendimiento de los motores.

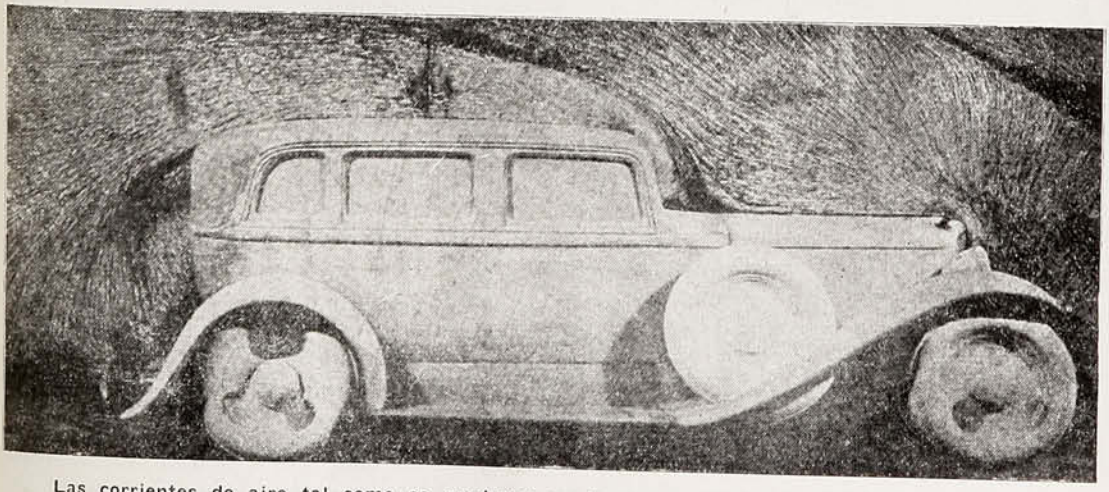
Puede decirse que la concepción moderna de las carrocerías y la tendencia de los nuevos automóviles no es la obra del capricho de un futurista afortunado.

Así como para la construcción de aeroplanos se estudia en todos sus aspectos la resistencia del aparato frente a las corrientes de aire, y se prueban estos en túneles especiales de donde se deduce luego la forma más conveniente que ha de darse al aparato, así también, los automóviles modernos en sus carrocerías constituyen el resultado de un estudio similar.

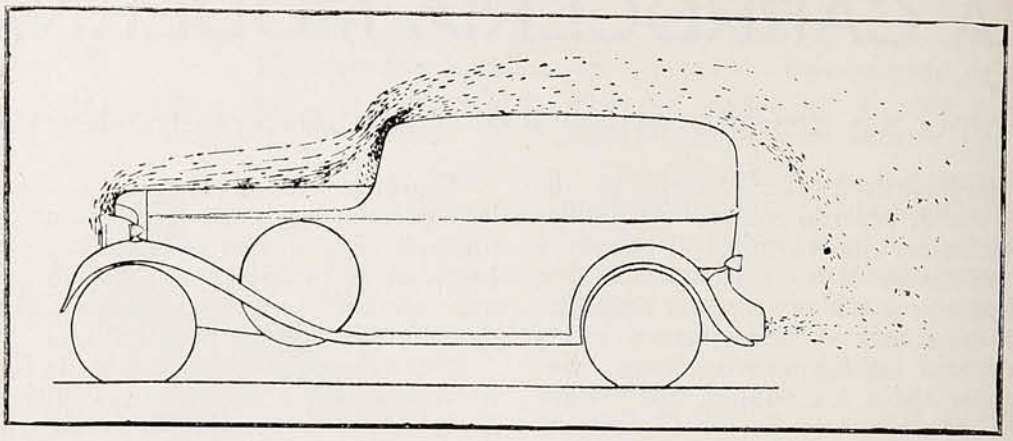
También se construyen ahora túneles especiales en donde se coloca un automóvil cuyo diseño se estudia, y se lanza en su interior corrientes de aire que van desde la brisa suave hasta el ciclón de 250 kilómetros por hora.

Una fábrica, sin ir más lejos la **Reo**, ha producido en uno de sus últimos modelos una carrocería que es el fruto de la experiencia aludida, ya que bajo todo concepto se busca que, aparte de la resistencia frontal del vehículo, no se formen en su parte posterior corrientes que hagan el vacío a la máquina al pretender desplazarse hacia adelante.

El diseño de la carrocería moderna, comienza como es natural en el papel. Son breves apuntes del dibujante o del ingeniero técnico, que ha de proponer a la fábrica el tipo conveniente. Luego mejorada la idea en un dibujo de líneas estudia la parte estética de la presentación, para realizar después un trabajo en colores que dará una idea de la presentación del vehículo que se pretende presentar al público. Aceptadas estas líneas generales, se hace un modelo reducido en arcilla, en donde aún se hacen



Las corrientes de aire tal como se producen en la nueva carrocería REO y en la que se han tratado de evitar las resistencias parasitorias dentro de lo posible. Obsérvese la distinta dirección de las corrientes de aire, según sea la parte de la carrocería donde actúan. Se usa en esta experiencia negro de humo y parafina que se lanza al aire producido dentro del túnel.

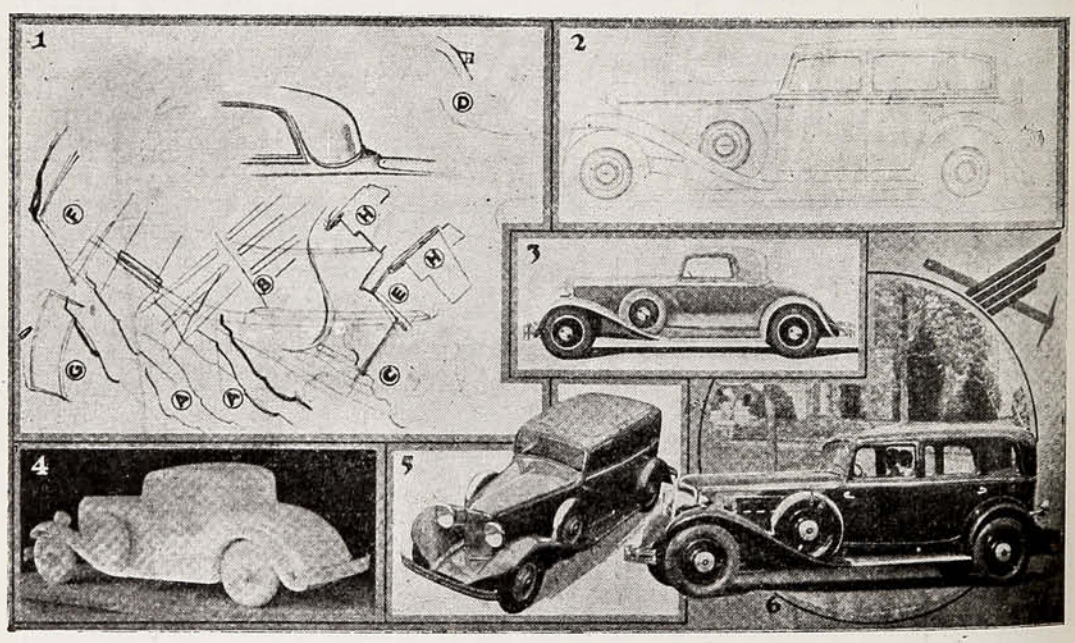


Obsérvese el mínimo de resistencia en el frente de la carrocería y el mínimo de vacío que se produce en la parte posterior de la carrocería.

correcciones fáciles por el material plástico que se usa y aprobado el modelo, se hace otro del tamaño natural de madera, para apreciar mejor las líneas generales del vehículo, y aún en este modelo de madera blanda se introducen modificaciones de detalles.

Aprobado el bosquejo final, éste se dibuja en una pizarra en todos sus detalles técnicos y de allí sacan los ingenieros los planos de las piezas que deben construir los talleres por millares.

Pero para llegar a esto, ha sido previo antes, un estudio que los técnicos han realizado dentro del túnel de que hablamos anteriormente. ¿Cómo se puede apreciar el efecto de las corrientes de aire en los diversos tipos de carrocerías usados? Pues, lanzando junto con el vendaval que producen motores que accionan poderosas hélices, negro de humo y parafina que dejan mar-



1: Ideas del dibujante, que comprenden todas las partes vitales de la carrocería; 2: Bosquejo general de la carrocería futura con las nuevas ideas aplicadas; 3: Bosquejo en colores que dará una idea más acabada del futuro automóvil; 4: "Maquette" en miniatura de material plástico en donde se introducen las primeras correcciones que hay que introducir; 5: Modelo en madera del tamaño natural que sirve para los estudios finales de las carrocerías; 6: El automóvil ideado definitivamente construído.

A PROPOSITO DE VELOCIDADES

LO QUE SE CORRE EN ALGUNOS PAISES

El problema de la velocidad debe ser entre nosotros materia de un estudio, ya que la Ley de Tránsito actualmente en vigencia, aunque sin reglamentación deberá ser derogada si se quiere proceder con un espíritu de estricta justicia.

Creemos que la velocidad no debe restringirse demasiado, porque con ello se le quita al automóvil una de sus mejores ventajas, pero estimamos que la ley debe ser lo suficientemente rígida como para hacer ampliamente responsable al conductor de los atropellos que comete.

Pero veamos las velocidades que se desarrollan en otros países: En Australia la marcha es de 10 kilómetros dentro de las ciudades y de 35 en las carreteras. Creemos que el automovilismo no ha de tener allí mucho éxi-

En Bélgica la velocidad es igual en ciudades de 50,000 habitantes y de 30 kilómetros en la carretera. Se explica por la enorme densidad de población de este pequeño país.

En Bulgaria se permite marchar en la carretera hasta 38 kilómetros, también en razón a la densidad de la población, pero se prohibe al conductor fumar y conversar con los pasajeros.

En Finlandia se toleran 40 kilómetros por la carretera, pero de noche se reduce a 20.

En Francia si bien se limita la velocidad en ciudades y poblaciones a 20 kilómetros por el enorme tráfico en las calles, en cambio en la carretera la velocidad no tiene límites, pero la responsabilidad del conductor es absoluta.

Grecia no tiene legislación en este sentido.

En Alemania y Holanda la velocidad legal es de 30 kilómetros, salvo en la primera nación nombrada y en carreteras especiales donde se permiten y se obligan velocidades mucho mayores.

España y Rumania permiten viajar por la carretera a cualquier velocidad y en las ciudades hay que sujetarse a las disposiciones municipales.

Finalmente en Estados Unidos hay diversos pareceres. En algunos estados se toleran velocidades de 50 kilómetros y en otros no tiene límites.

Hay estados en donde las carreteras especiales obligan al automovilista a marchar a un término medio de 80 y 100 kilómetros, pero podemos decir que en Estados Unidos es donde los automovilistas tienen mayor libertad para correr, pero donde también la legislación sobre accidentes es más severa.

¿Cuántos kilómetros aprobará la ley en Chile cuando ésta haya sido debidamente estudiada?

Eso sería interesante resolverlo y sobre todo, fijar una velocidad tipo para las ciudades y para las carreteras, a fin de que no ocurra lo que ahora, en que en algunos pueblos no se tolera marchar a más de 20 y en otros a 40.

---

cado sobre las paredes del túnel y de la carrocería la dirección que llevan, tal cual, como si la carrocería marchase en una carretera a una determinada velocidad.

Los dibujos que ofrecemos podrán dar una idea al lector de la comprobación de las corrientes de aire que son las que inducen a la construcción de otros tipos de carrocería y cuyos resultados son por ejemplo los modernos tipos adoptados por la fábrica **Reo** en Estados Unidos y por otras marcas europeas, que lanzan ya al mercado coches cuyas líneas generales parecerían un atentado contra el buen gusto, pero que en realidad son una expresión científica de la falta de resistencia al aire y en consecuencia una conquista más hacia la economía y mayor rendimiento de los vehículos modernos.

EL HORARIO CONTINUO DE TALLERES, FABRICAS Y COMERCIOS

MERECE LA PENA QUE SEA ESTUDIADO CON EL OBJETO DE INTRODUCIR ECONOMIAS CONSIDERABLES EN LA VIDA PUBLICA

Nuestro consocio, el Sr. Wenceslao Díaz H., nos ha insinuado la conveniencia que habría en que se estudiase como un medio de introducir economías en la vida pública y privada de Chile, el horario de trabajo continuo de que se habló hace algunos meses, sin que se llevara luego al terreno de la práctica.

El Sr. Díaz, nos ha hecho resaltar en efecto, las ventajas que aportaría la aplicación de este horario en el trabajo de talleres y fábricas que constituiría un aporte de interés en los propósitos de economía en que todo el país está animado en la hora presente.

Y en efecto su aplicación en otros países y sus resultados pueden servir de norma para su implantación en Chile, aunque más no fuera como medio de ensayo de una idea digna de consideración.

Hay muchas razones que vale la pena considerar en favor de esta idea:

1.º **El trabajo continuo es más eficiente y económico que el intermitente.**— Porque evita la pérdida de tiempo de los empleados que generalmente abandonan su trabajo antes de la hora de salida, con el objeto de prepararse, tiempo que también se pierde al regreso al taller o a la fábrica.

También se evitaría en buena parte la ausencia en las horas de la tarde en la que intervienen factores diversos, ya que el empleado viene una sola vez a realizar sus labores de taller o de lo que fuere.

2.º **La supresión del almuerzo a medio día facilita la eficiencia del trabajo.**— Es sabido que en la actualidad las fábricas, talleres o comercios suspenden sus actividades por dos horas, con evidente perjuicio para los dueños y aún para los empleados. En efecto, en un taller de fundición pongamos por ejemplo, es necesario paralizar las tareas y dejar los hornos encendidos hasta el regreso del personal. Esto se traduce en un gasto inútil, que encarece el artículo que se fabrica.

En las oficinas, los empleados tendrían una continuidad de trabajo que resulta mucho más eficiente para el rendimiento de los mismos y por lo tanto para el beneficio de los patrones.

3.º **Las horas de descanso a medio día perturban el trabajo, disminuyen el rendimiento y aumentan su costo,** no sólo por razones que aducimos más arriba, sino que también porque es sabido que durante el período de la digestión la capacidad productiva del individuo disminuye, ya sea que trabaje intelectual o físicamente. Además, el horario continuo evitaría los trastornos que indudablemente produce el trabajo, cuando se realiza un es-

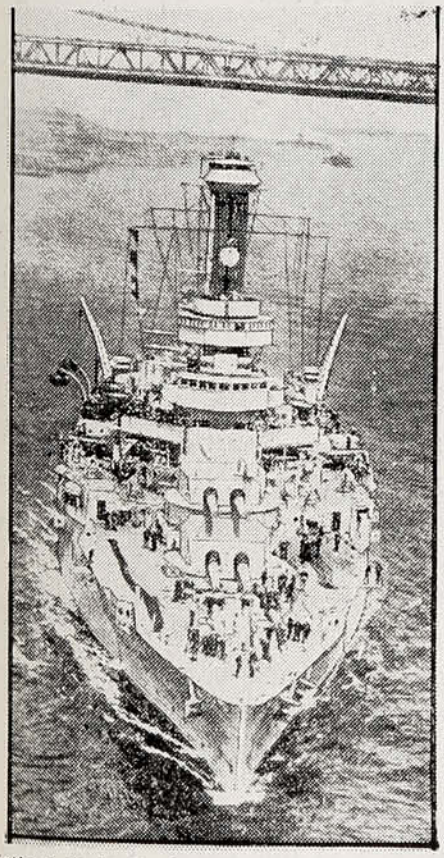
El deporte de ski en Noruega es practicado por mujeres y hombres de todas edades, y se utiliza también como medio de transporte en las regiones que están constantemente cubiertas de nieve.

fuerzo material o mental sin haber realizado debidamente la digestión.

4.º **Economía de luz.**— Produciría el trabajo continuado una evidente economía de luz, porque la jornada de trabajo terminaría antes de que anocheciera.

También decimos que habría economía en fuerza motriz, porque ésta se aprovecharía sin interrupción.

5.º **Economía de gastos al empleado.**— Este horario permitiría a los empleados, ya sean obreros o lo que fueren, realizar una economía evidente en el concepto de traslado o movilización, y más que todo porque se les evitaría también las tentaciones y gastos que a menudo efectúan a la salida de sus oficinas. (Llámese cacho, vermouth, etc.).



Victima de la Conferencia Naval.—Esta fotografía nos muestra el acorazado norteamericano "Wyoming" que fué destruído por bombardeo aéreo con el fin de cumplir con una de las finalidades de la Conferencia Naval.

6.º **En el hogar.**— El trabajo continuo produciría diferencias en el costo de vida y los que trabajan tendrían mayores horas libres seguidas para dedicar a su familia o a sus intereses particulares.

7.º **En Estados Unidos**, el trabajo continuo ha permitido a los que trabajan mayores horas de descanso y mejores condiciones para el aumento de su producción de trabajo al día siguiente; mayores distracciones y oportunidad de realizar deportes diversos que los empleados de oficinas especialmente, con el horario actual, no están en condiciones de realizar, con perjuicio evidente para su salud.

Finalmente, creemos que el horario continuo permitiría una distribución más racional de las horas de alimento y sobre todo, evitaría que la comida demasiado abundante, tomada con apresuramiento para no caer en sanciones de horario por atrasos, perjudiquen al empleado, que en realidad no tiene el descanso necesario para su digestión.

Estas y otras razones más podrían ser consideradas para estudiar la implantación del horario a que hacemos referencia, y repetimos que, aunque más no fuese por vía de ensayo, debe ser considerado.

Creemos que su implantación significaría una economía de muchos millones de pesos anuales en la vida privada y en la de las fábricas talleres o comercios, y es indudable que a la vez, permitiría una mayor producción a menor costo, ambas cosas necesarias en la hora presente en que la Nación debe bastarse a sí misma.

No dudamos de que se trata de un asunto de interés que las Instituciones que cobijan en su seno miles de empleados deberían contemplar.

Razones de todo orden apoyan este proyecto, aún para la vida íntima del empleado que vive en una esclavitud permanente con el horario actual, al extremo de no tener horas libres ni siquiera para sus compras personales.

MOTORES DIESEL RAPIDOS

SE CONSTRUYEN EN SERIES PARA CAMIONES Y OMNIBUS

Hasta hace poco parecía poco probable la construcción en serie de motores sistema Diesel de altas revoluciones. Como se sabe su aplicación en la aviación donde su funcionamiento requiere otras condiciones, no está industrializada aún, pero se había conseguido obtener buenos rendimientos en los omnibus y camiones. En Francia, la sociedad Daimler Benz, ha tomado la fabricación en gran escala, produciendo un tipo de motor especial para estos vehículos con los beneficios que reporta su economía.

Hasta la fecha se ha conseguido que el número de revoluciones pase de 2,500, lo que es ya considerable.

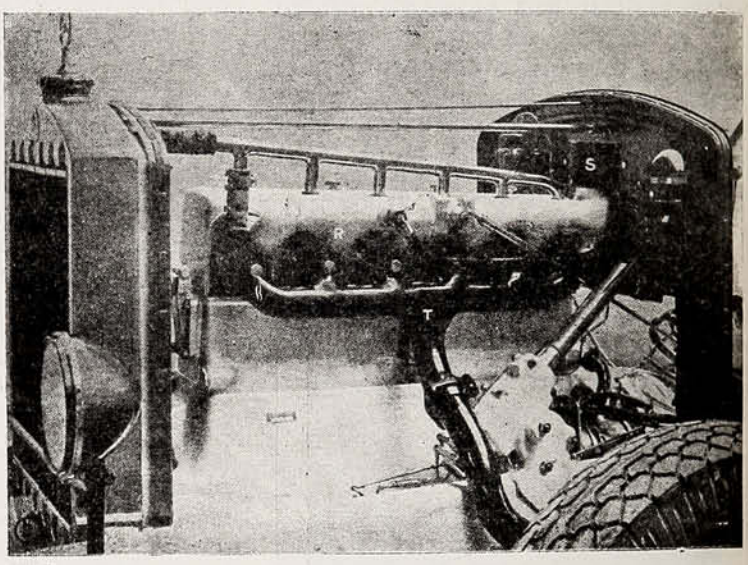
En este tipo de motores el líquido es inyectado en la antecámara, directamente en la culata, donde se producirá la combustión que se opera en una cámara anexa a la de precombustión.

En esta cámara de volumen reducido las partes más volátiles del combustible al contacto con el aire caliente se inflaman espontáneamente y de la elevación de presión que resulta empuja las partículas aún líquidas por los canales de un quemador que se encuentra en la parte baja de la cámara.

Por este medio se realiza lo que se obtenía por el aire a presión inyectado y una pulverización muy fina y diseminación de pequeñas vesículas de aire que ayudan la combustión.

Sobre este principio funciona el Daimler Benz, que construye los motores Unic.

Los motores a que nos referimos son el resultado del perfeccionamiento de los estudios realizados durante 10 años, en torno del método de cámaras previas de semi-combustión.



Motor de seis cilindros del Mercedes Benz de 85 H. P. — El motor visto del lado de la bomba de combustible; S: Depurador de aire; R: Tubería de admisión de aire; T: Tubería de escape; s: Toma de depresión para comando de servo frenos. El motor eléctrico de arranque está en parte disimulado por la caja de Dirección.

La temperatura de la cámara se mantiene de tal modo que el combustible se inflama bajo la acción de la compresión, pero donde por su reducido volumen sólo se produce una combustión parcial.

El gas, llevado a una presión superior a la que existe en el cilindro, produce la gasificación total del combustible inyectado y la formación de una corriente de aceite evaporado de la cámara hacia el cilindro.

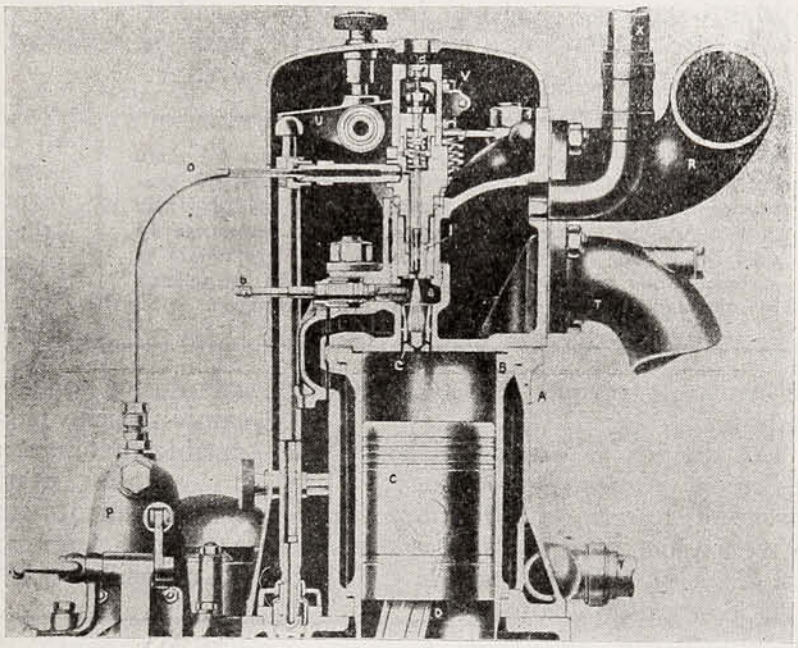
El combustible muy dividido es empujado hacia el cilindro por los gases engendrados en la pre-cámara, con esta base y sobre todo, por la mayor atomización el resto del combustible se inflama en su totalidad dentro del cilindro al contacto con el aire, de donde se obtiene un mejor rendimiento y economía.

Exteriormente los motores difieren muy poco de los corrientes, tienen aparentemente el mismo aspecto que aquellos de 6 cilindros de los automóviles, pero están formados los cilindros por dos grupos de tres cada uno y tienen pistones de aluminio, culatas amovibles, válvulas de aire y de escape cigüeñal, que descansa en siete cojinetes, etc.

La cantidad de combustible que se inyecta está regulada por el pistón mismo de la bomba, que es graduable desde el exterior, por medio de un espiral, por la que vuelve el líquido sobrante al depósito.

El consumo es de 200 gramos de combustible por caballo hora a 1000 revoluciones por minuto y el peso unitario es de nueve kilos por caballo efectivo.

El combustible utilizado es el gasoil, pero funciona el motor perfectamente con aceite de palma, aceites de esquistos, etc.



El Motor Diesel Rápido visto desde un corte que comprende el cilindro y la culata. A: Block de Cilindros para el tipo de seis cilindros fundido en grupos de tres; B: Cilindro fundido en el block; C: Pistón; D: Biela; I: Inyector de combustible; O: Tubería que transporta el combustible al inyector; P: Bomba de combustible; U: Vástago de comando de válvula; V: Reglaje del juego del vástago de la válvula; R: Tubería de aire puro; T: Escape; X: Tuberías de circulación de agua; a: Antecámara o cámara de combustión previa donde se opera la inyección del combustible. La figura aparece en el instante de la inyección; b: Bujía catalica a espiral, llevada al rojo por corriente eléctrica para facilitar la partida en frío; c: Quemador con orificios que pone en comunicación la cámara de pre-combustión con la de combustión; d: Varilla de control para verificar el funcionamiento de las agujas de los inyectores en marcha.

Damos algunas informaciones gráficas para la mejor comprensión del funcionamiento de este nuevo motor.

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

COMO VENDER CAMIONES

Los vehículos comerciales de motor que dan satisfacción completa son aquellos que se han vendido propiamente para un trabajo dado.

Manifestaciones falsas, las cuales usualmente se relacionan con la capacidad del camión, es *un mal sistema* de vender, y además es pernicioso y de mala fe.

Estúdiese la mercancía que haya de transportar. Esto determinará la clase de carrocería que debe usar. La protección contra la intemperie, tamaño de las unidades más grandes que se vayan a transportar, tamaño promedio de unidades y peso total de carga, todo lo cual determinará la carrocería que se debe adoptar. También debe averiguarse la velocidad con que ha de moverse esa mercadería.

Los dueños de grandes sistemas de vehículos comerciales, de motor han aprendido que no es económico adquirir vehículos, para ser usados con mayor carga que aquella para la cual han sido construídos, aunque la adquisición signifique en principio una aparente economía.

Comprar en esas condiciones es producir descontento, porque las sobrecargas obligan a frecuentes reparaciones y demoras en las operaciones de unidades que deben estar produciendo constantemente.

Los compradores de camiones inapropiados no conservan por mucho tiempo su negocio, porque terminan por comprender que menos inconvenientes tiene el uso de la carreta, y así pues, las ganancias que obtengan comprando camiones que trabajan bien son un gran factor que asegura futuras adquisiciones.

Tanto el comprador como el vendedor tienen estrechos intereses comunes que deben contemplarse, y por eso que se recomienda muy especialmente saber en detalle y exactitud la clase de trabajo que realizará el automotor.

Todos los fabricantes de camiones, construyen sus máquinas para una capacidad y para un trabajo definidos y para que resulten productivas al comprador.

Tanto el cliente como el vendedor deben comprender esto, y especialmente el vendedor debe saberlo, para que el cliente compre lo que necesite en realidad. Un motor de cincuenta caballos no es más que un motor de 50 caballos y no debe exigírsele 80, y un camión hecho para dos toneladas no es posible pretender que cargue cuatro. Y un camión destinado a transportar constantemente sin interrupción cuatro toneladas es un camión construído para esa capacidad y no para dos.

Selecciónese el chassis después de haber determinado la velocidad de transporte, la carrocería del camión y la carga. El peso combinado de la carrocería y la carga determinará la capacidad y resistencia mínimas que se requerirá para el Chassis. Si no se atienden estas importantes consideraciones, el resultado será: altos costos de mantenimiento, camiones parados y clientes descontentos, lo que no es conveniente para ningún negocio.

Los camiones son diseñados para que resistan ciertos esfuerzos bajo ciertas condiciones y todos llevan cierto factor de seguridad aún para otras variaciones. El que se le añadan hojas a los resortes, o ruedas de más capacidad de resistencia no alteran el resto de las piezas calculadas para un esfuerzo dado.

Los camiones vendidos a un cliente, tienen que producir una utilidad que compense y justifique la inversión que se haya hecho y las ganancias de los camiones estando basadas únicamente en su movimiento, el

tiempo que pasen en el taller de reparaciones por usos inapropiados reduce el monto de las ganancias.

Así pues el vendedor debe ayudar al cliente para seleccionar el tipo de carrocería y de chassis si quiere hacer un buen negocio, asegurarse otro para el futuro y dejar al cliente satisfecho, al recibir el beneficio de su inversión.

Todo esto ocurre cuando se evita la sobrecarga.

La carrocería.

La carrocería es detalle de singular importancia que a menudo se deja librado al criterio del cliente. El vendedor se ha interesado por vender un chassis y acreditarse su comisión, y deja expuesto al cliente a un fracaso. En efecto no obstante que todos los fabricantes declaran el peso que debe tener la carrocería para que el camión pueda llevar una carga útil determinada, muchas veces ocurre que el cliente en su afán de hacerse de una carrocería más firme recarga en peso inútil una cantidad de kilos que debe restar luego a la carga.

Es decir, que si la concesión de fábrica para la carrocería es de mil libras y el peso de esta es de 2,000 se habrá obsorbido ya 1,000 libras de la capacidad de carga del camión.

Imaginarse que el peso de la carrocería no afecta la capacidad de carga, es como pensar que si teniendo cinco pesos gastamos dos, nos deben quedar cuatro todavía...

La sobrecarga aumenta el costo del mantenimiento y conste que mantenimiento en la vida actual y en el concepto real de la práctica, no consiste en presupuestar gastos de consumo sino en evitar gastos de reparaciones.

Omnibus.

Lo dicho a los camiones se aplica estrictamente a los chassis destinados a ómnibus. En estos últimos encontramos también impropios trabajos que afectan la inversión reduciendo las ganancias porque el ómnibus como el camión, están destinados a marchar y producir constantemente.

Una observación cuidadosa, revela que en muchos casos hay ómnibus en servicio que tienen que llevar pesos de carrocerías y pasajeros mayores que su propia capacidad.

Así pues, también tiene importancia la carrocería en el ómnibus. Con frecuencia se observa que no se tiene en cuenta para nada el balance de la carga. Queremos decir con esto que algunos proyectan demasiado hacia atrás del eje posterior la carga lo que aumenta como el ciento por ciento el trabajo de la máquina.

Cuando una carrocería está correctamente montada y calculada el 70 por ciento de la carga se distribuye en la parte delantera del eje posterior. Los pasajeros viajan así más cómodamente también.

Por lo tanto bajo cualquier ángulo que se mire el negocio hay que llegar a la conclusión de que el comprador y el vendedor deben tener especial cuidado en la selección del tipo de chassis, carrocería, etc. y muy especialmente en la adquisición de máquinas destinadas al servicio de ómnibus, pues hay que tener presente que estos vehículos deben sufrir un considerable porcentaje mayor de abusos en sus frenos neumáticos, trasmisiones, embragues, etc.

También para asegurar la vida de estos automotores se ha encontrado que cuando no son manejados por sus propios dueños es muy práctico dar a los conductores ciertas recompensas cuando hayan trabajado los vehículos por cierto tiempo sin necesidad de efectuar reparaciones.

Los camiones que son grandes elementos anunciadores, y que pueden ser aprovechados en tal sentido porque son vistos por millares de personas deben estar siempre bien pintados y presentados, para causar mejor efecto.

Asoc. Imp. Automóviles y Anexos de Chile.

PARA LOS DUEÑOS DE GARAGES

NO SON SUFICIENTES ADELANTOS MECANICOS SI NO SE AGREGAN METODOS MODERNOS PARA OBTENER MAYORES GANANCIAS EN LOS SERVICIOS AUTOMOVILISTICOS

No basta la presencia agradable y el trato simpático para vender automóviles o para atender un taller mecánico. Es necesario también imaginación fértil, creadora, fecunda, capaz de sugerir ideas prácticas de positiva conveniencia que redunden en beneficio del cliente y de la casa.

El éxito del negocio de garage o taller, no está basado únicamente en la adquisición de máquinas modernas. Se necesitan operarios inteligentes y activos que saquen el debido provecho de esas máquinas destinadas a ahorrar tiempo. El éxito estriba en la puntualidad con que el trabajo se ejecuta y se entrega al cliente. Estriba en la correcta realización del trabajo que lo deja satisfecho y en el monto razonable de la factura que se cobra.

El éxito si no es perdurable, no es éxito. El cliente que no queda conforme del trabajo del taller no será más su cliente.

Constantemente se observa que los dueños de talleres en su afán de obtener más trabajo, acumulan mayor número de coches que el que pueden atender en un tiempo dado, y es ya fama en nuestro país, que si el garagista anuncia terminar un trabajo en tantos días, se toma el cliente otros tantos en la seguridad de que no lo encontrarán en la fecha fijada.

La limpieza de un garage no está reñida con la clase de trabajo que se ejecuta. Los clientes tienen temor de penetrar en él, porque por lo general les cuesta el valor de un terno que se ensucia de grasa o aceite. Tenerlo limpio da una sensación agradable al cliente, y esa sensación la paga con gusto.

Han pasado los tiempos en que el automovilista debe pedir el servicio de una atención mecánica. Son los talleres los que deben solicitar ese favor que les importa una utilidad, y por eso vemos que día a día aumenta el número de talleres que disponen de medios de auxilios para atender un coche a cualquier distancia y condición en que se encuentre.

Usar de la bencina del coche a reparar, causa tan pésima impresión como meter la mano al bolsillo del cliente para sustraerle su dinero, y peor aún, cuando como ocurre a menudo se usan los coches enviados a reparación en servicios del taller aprovechando la ausencia de su dueño.

Los métodos modernos han alejado todos estos abusos y quienes los mantienen están labrando su propia ruina.

Hay que trabajar bajo el concepto de que el cliente hace un servicio a la casa que se devuelve con una atención esmerada, aunque ella causa pérdidas algunas veces o molestias de consideración.

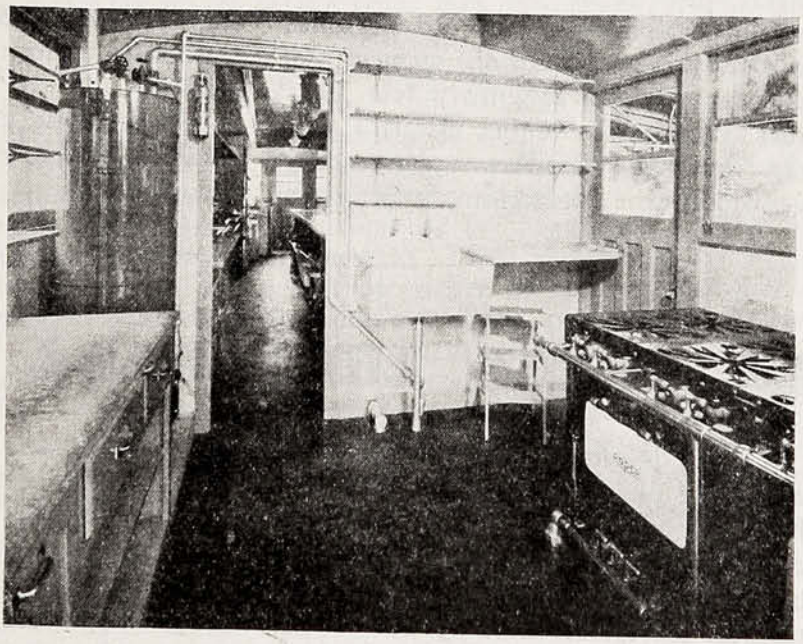
El cliente siempre debe retirarse satisfecho, y este lema que no deben olvidar los vendedores de automóviles, no deben olvidarlo tampoco los dueños de garages.

RESTAURANTS AMBULANTES

La última palabra en materia de Club Dinner

Hasta ahora se había difundido por el mundo el uso de automóviles camiones y grandes góndolas destinadas al transporte colectivo de numerosas personas, y poco se había progresado en cuanto a los llamados Restaurants Ambulantes. Pero recientemente una firma americana ha producido interesantes modelos, destinados a ser arrastrados por otro vehículo, que llaman la atención por la completa dotación de todos los elementos necesarios para atender un buen servicio de restaurant.

Estos Dinner Club como también se les llama, están destinados a prestar importantes servicios en lugares alejados de los centros de población, o en balnearios o sitios de camping visitados por un crecido número de personas. Entre nosotros al menos — a esto nos mueve la reproducción de los grabados — podrían utilizarse en algunos balnearios donde los hoteles se encuentran retirados de la playa, y seguramente que entre nosotros, los primeros Club Dinner que se instalen constituirán un bonito negocio para quienes sean los primeros en poner en práctica la idea.



Despensa, cocina y lavaplatos.

En primer lugar, como se verá por las fotografías, se trata de carros de un largo extraordinario, construídos ex-profeso para que ellos puedan ofrecer al público todas las comodidades que el mismo exige o puede exigir dentro de un determinado ambiente.

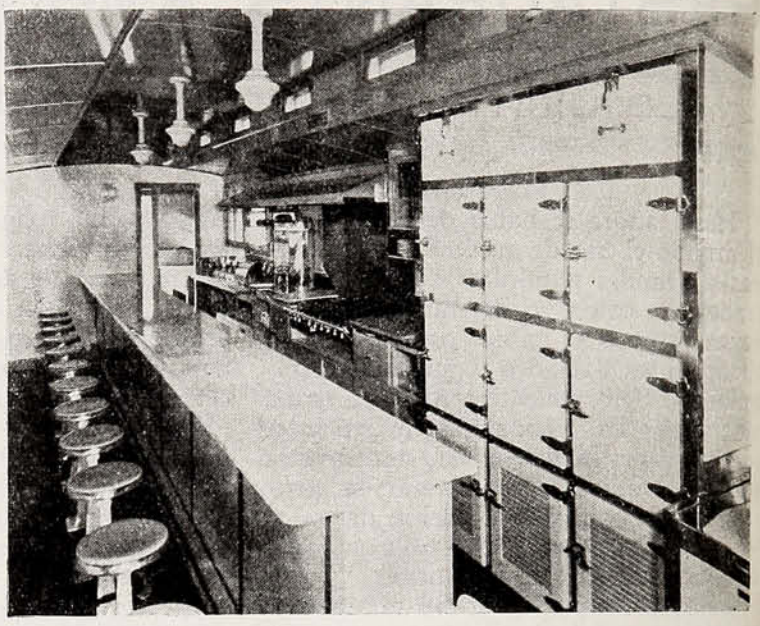
Un servicio de cocina a gas completo, hasta con el generador necesario para su funcionamiento, lavaplatos, desagües, etc., ocupa una de las secciones del amplio salón ambulante. Otra sección, tiene todos los elementos necesarios para el servicio de cafés con la dotación completa de loza que se requiere para atender más de 20 personas por vez. Luego viene otra sección que cuenta con refrigeradores especiales, destinados a mantener frescos los comestibles, a conservar el hielo, servicio de cantina y hasta un mostrador con 12 asientos, cuya presentación se hace de por sí grata al público asistente.

Como un aporte para las iniciativas que buscan realizar muchas personas que tienen algunos fondos y no encuentran como invertir en un nego-

cio que creemos lucrativo es que damos a continuación las especificaciones de estos Club Dinner que constituirían entre nosotros una nota novedosa y de interés para el público.

Las principales características técnicas del vehículo son las siguientes:

Largo de 7.50 m. a 13 m.; ancho 3 m.; peso 8 a 14 toneladas; forro exterior de acero, interior, ladrillo, porcelana y metal, piso de linoleum; capacidad 20 a 40 personas, mostradores de mármol, servicio de cañerías de agua caliente y fría, desagües, instalación de luz eléctrica y de gas, hornos, parrillas, refrigerador, ventiladores, calefacción, caja registradora, etc., es decir, todo cuanto corresponde a un restaurant bien instalado.



Interior hacia la cocina. Se cuenta con todos los utensilios necesarios para la atención de los clientes.

El precio de un equipo de esta naturaleza fluctúa entre 7,500 y 11,000 dólares.

LA RUEDA LIBRE PARA EL FORD

No ha de ser ventaja única para los coches de precio, la rueda libre. También el Ford, dentro de su reducido costo podrá ofrecer a sus clientes los beneficios de esta reciente innovación técnica. En efecto, hace poco se ha puesto en venta en Estados Unidos, un sistema de embrague con rueda libre aplicable al Ford, a un precio que está al alcance de todos los bolsillos.

Como en los demás vehículos que la usan, la rueda libre Ford permite que el coche continúe marchando por su propio impulso inmediatamente que se levanta el pie del acelerador, y el motor reduce inmediatamente su velocidad con lo que se consigue también una economía apreciable en el combustible. La Muncie Gear Co., es la que ha producido el tipo de embrague que nos ocupa, que se coloca fácilmente en estos automóviles, y sabemos que su demanda ha sido considerable por lo que creemos que no sería difícil que en poco tiempo más, Ford entregue sus coches así equipados, si es que en la práctica comprueba sus buenos resultados.

BOMBAS AUTOMÁTICAS ELECTRICAS
para el expendio de gasolina a toda hora

En Estados Unidos han sido lanzadas al mercado bombas eléctricas que suministran el combustible automáticamente a los automovilistas, según sea el tamaño de las monedas que se le introducen.

Tienen diversas ventajas: entre otras, que evitan la atención permanente de un hombre encargado de efectuar la tarea, con lo que se rebaja el precio de la gasolina.

Que la medida es exacta e inalterable.

Que funciona a toda hora, y basta para ello introducir la moneda correspondiente a la cantidad de combustible que se desea adquirir.

Que el propio cliente se preocupa porque todo el contenido de la cañería pase al tanque, etc.

Sería interesante que este sistema tuviera su aplicación en Chile, donde podría estudiarse su aplicación para un número determinado de monedas de a peso por ejemplo, pero mucho nos tememos su fracaso, ya que dado el espíritu latino, no faltarían los que coloquen dentro monedas falsas...

EL NEGOCIO DE LOS AUTOMOVILES

La crisis deja sentir sus efectos en todas partes

No obstante los artículos y las declaraciones de los potentados de la industria automovilística destinados a levantar el espíritu de los vendedores y de los clientes, es indudable que la crisis actual ha afectado profundamente a esta industria, especialmente en Estados Unidos donde su desarrollo había alcanzado proporciones descomunales.

Hasta hace pocos meses las revistas automovilistas editadas en Estados Unidos se demostraban optimistas, pero la realidad de los hechos demuestran ya que no había ninguna razón para pensar así.

Los honorarios han sido reducidos en un 10 % y más en muchas fábricas y entre otras en la Chrysler. Ford cerró sus puertas el 12 de julio durante quince días. La General Motors ha exportado durante los cinco primeros meses del año en curso únicamente 82,802 coches contra 205,000 del mismo período de 1929.

La fabricación de automóviles en Estados Unidos, se reducirá en un 30 por ciento, y para salvar mayores inconvenientes las fábricas han dispuesto gastar 15.000,000 de dólares en la adquisición de coches viejos con el objeto de obligar a sus clientes a que adquieran coches nuevos.

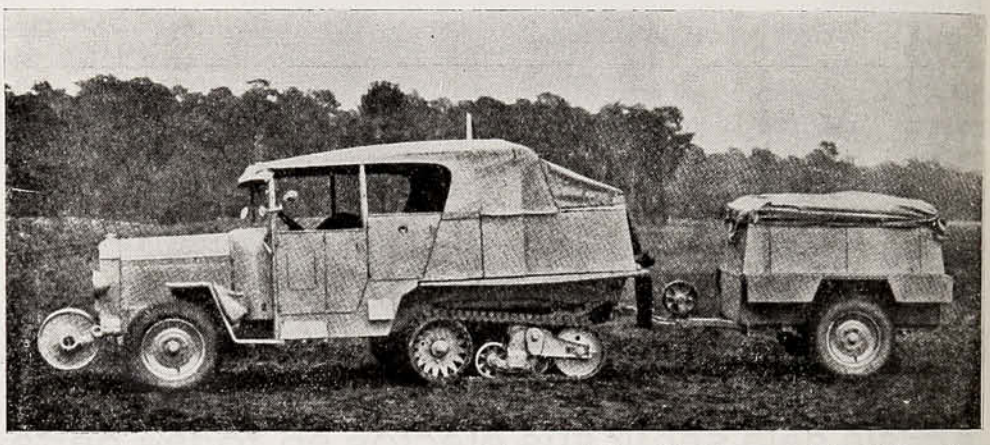
Hablar de los negocios en Chile es innecesario. Todo el mundo sabe la situación en que se encuentran las firmas importadoras por efecto de la crisis, y por efecto de los elevados impuestos aplicados a la importación. No es pues muy brillante el porvenir que se le reserva a esta importante industria, no obstante el optimismo forzoso de los fabricantes de Estados Unidos.

A la larga deberá producirse el fenómeno de una rebaja en los costos de fábrica y de una mejora de interés efectivo en la economía de los motores, tema éste que los fabricantes americanos no habían querido abordar hasta la fecha por ser grandes productores de petróleo. En cambio en Europa la técnica ha realizado verdaderas maravillas en este sentido y quizá a ello se debe que la industria no haya sufrido en tan elevado porcentaje como la americana.

EL AUTOMOVIL, SEÑOR DEL DESIERTO

Hace pocos años, se pensaba que únicamente los aeroplanos podrían cruzar sin dificultades los inmensos desiertos africanos, y si bien esta franquicia les ha pertenecido durante algún tiempo, justo es consignar que ahora está compartida con el automóvil.

Recientemente el último itinerario fijado que deben cumplir dos grupos especiales de vehículos evidencia la atrevida hazaña del ingeniero y de los fabricantes que diseñaron los modelos de autocamiones que se usan en tan difíciles tentativas. Uno de ellos saldrá



Tipo del auto-camión y remolque que usará la expedición. El sistema a "Chenille" usado ya con éxito en expediciones anteriores, asegura también el triunfo del brillante esfuerzo que realiza el automovilismo francés.

En efecto, durante largos años una firma francesa constructora de automóviles ha trabajado por construir un vehículos capaz de vencer fácilmente las enormes dificultades de los viajes en el desierto, y tanto Asia como Africa, han cedido el paso a la civilización incontrarrestable de la rueda motorizada.

Nos referimos a Citroen, que ha realizado grandes esfuerzos hasta cumplir su propósito, construyendo en la actualidad camiones especiales para este objeto, con los que se han recorrido miles de kilómetros.

de Beyruth, atravesará Arabia y el Irak hasta llegar luego a Bagdad y después a través de Persia llegará a Pamir en donde deberá vencer las pendientes de los contrafuertes de Himalaya hasta 5,000 mts. de altura. El grupo de camiones pesados saldrá de Pekin para cruzar el desierto de Gobi y uniéndose a los otros expedicionarios volverán a Pekín por una ruta distinta y luego al través de China y de la Indochina Francesa, llegarán a Saigón.

Es indudable que una expedición de tal aliento aparte de los beneficios de vulgarización científica que se buscan,

El convoy de autocamiones pesados, en condiciones de iniciar el largo viaje a que hacemos referencia. Obsérvese el dispositivo delantero para impedir el hundimiento en la arena.

PINTURAS DUCO Y

son los materiales que le darán un aspecto hermoso y duradero a su coche.

Ambos son hechos con

Salitre de Chile

Las telas DUPONT para Capotas son las que emplean casi todos los grandes fabricantes de automóviles.

APROVECHE LA EXPERIENCIA AJENA Y EXIJA MATERIALES

DUPONT en los cuales se emplean productos CHILENOS

Para datos y precios

PEREZ, VALDES y Cía. Ltda.

MONEDA 1062 — CASILLA 2482 — SANTIAGO

aportará el mejor conocimiento de inmensas regiones que hasta la fecha no han sido exploradas en detalle por el hombre europeo. En etimología y en historia natural, los expedicionarios estudiarán las razas, la civilización y la fauna, por medio de la pintura, la fotografía y el cinema. En geografía y geología por la descripción de las regiones atravesadas se levantarán planos, itinerarios y al mismo tiempo la manera de unir las líneas aéreas con las terrestres.

En radiofonía, se estudiará la propagación de las ondas cortas y las comunicaciones a gran distancia y para el arte se formarán colecciones especiales para museos y exposiciones y demás elementos de que se dispone para asegurar el éxito.

Demás está decir que la parte comercial es importante en el programa que mencionamos, ya que interesa directamente al Gobierno de Francia aumentar su comercio con estas aisladas regiones.

El equipo de la expedición comprende siete vehículos pesados que cada uno arrastra un remolque, estando cada camión unido de cadenas especiales para el tránsito por las áridas arenas del desierto. Estos camiones tienen dispositivos especiales para el transporte de cinemas mudos o parlantes, elementos de fotografía, de mecánica, de estudios científicos y de cirugía, que prestarán importantes servicios a los expedicionarios. Es indudable que los resultados de la misión serán interesantes, sobre todo por la enorme cantidad de datos científicos que podrán aportar y luego por las películas originales en las que el cine parlante podrá registrar las verdaderas y típicas canciones de las tribus del desierto.

El automóvil, habrá podido hacer más que el aeroplano que se limita a cruzar las distancias en raudo vuelo, y con justa razón podemos decir como en el epígrafe, que es el Señor del Desierto.

LA MUSICA EN LAS GRANDES CEREMONIAS

Desde tiempos muy antiguos, la música ha acompañado las grandes solemnidades llenando con sus ritmos maravillosos las ceremonias oficiales de los gobiernos; los espectáculos públicos y los oficios religiosos, pero donde ha satisfecho más y ha logrado dejar al auditorio en un estado casi de deshumanización es en estos últimos y especialmente en el oficio que se rezaba todos los Viernes Santos en la Gruta del Rosario en Cádiz.

Voy a hacer una pequeña relación del recinto, de la solemnidad y del importante papel que desempeña la música en esta ceremonia por demás curiosa e impresionante.

JOSE HAYDN

Nació Haydn en el pueblo de Rohrau, cerca de Viena, el 31 de Marzo de 1732. Su padre era carpintero, especialista en compostura de carruajes. Era al mismo tiempo Maestro de Capilla. La manera como se dió a conocer el pequeño José en sus cualidades artísticas fué muy curiosa: Su padre tenía todos los domingos en la tarde reuniones musicales donde asistían algunos amigos; algunos cantantes, otros violinistas. Estaban un día ejecutando una obra cuando se apareció Hadyn, que contaba en ese entonces sólo cinco años, con dos palos en las manos. Observó un instante a los que estaban ejecutando y les comenzó a imitar a los violinistas, con tal perfección en los movimientos y tanta seguridad en el ritmo que todos quedaron maravillados. Así, por medio de dos pedazos de madera se dió a conocer el que más tarde sería el Padre de la Sinfonía y el creador de la escuela Romántica. Estuvo por el espacio de 30 años en el castillo de los príncipes de Esterhazy en Eisenstadt. Allí, compuso todas sus obras.

Voy a hacer una pequeña relación del lugar y las circunstancias en que

EL TEATRO DIECIOCHO fué el primer Teatro que anunció Fatalidad y el éxito con ella obtenido demuestra que está siempre atento a contratar los mejores espectáculos para su público.

No es necesario preguntar qué película se exhibe en el Dieciocho se puede ir a ojos cerrados, pero al comenzar el espectáculo se ruega abrirlos bien, porque siempre será lo mejor del momento y en inmejorables condiciones.

Teatros

LIBERTAD — CARRERA

ESMERALDA — O'HIGGINS

GRABE EN SU MEMORIA QUE ESTOS TEATROS SON DE

"CLARO Y PEREZ" Y QUE DAN LOS MEJORES ESPECTACULOS

se ejecutaba una de las obras más famosas de Haydn.

A fines del siglo XVIII se estableció en Cádiz don José Sáenz de Santa María, Marqués de Valde Iñigo, sobrino y heredero de un obispo americano que le legó una gran fortuna. Tenía el Marqués un gusto artístico muy refinado y poco común.

Llegando a Cádiz hizo construir un templo a la Virgen del Rosario, e inmediatamente al lado y a pocos metros de profundidad una gruta, la famosa Gruta del Rosario.

Para llegar a ella había que descender una larga escalinata.

Abajo un silencio sepulcral aislaba a quien llegaba hasta allí de toda conexión con el mundo externo. Constaba la Gruta de una nave y dos corredores laterales. Al fondo una cúpula altísima por la que descendían débiles rayos de luz. Una roca enorme que tenía un hueco dentro del cual había un reclinatorio donde un sacerdote de largas barbas explicaba las siete palabras todos los Viernes Santos.

Al llegar una persona a este recinto le hacía el efecto que su cuerpo lo había dejado arriba, en el mundo, y estaba sólo con el espíritu. La obscuridad impedía ver a las demás personas lo que favorecía esta impresión.

Sonaban las tres de la tarde, el sacerdote anciano y barbudo se hincaba en el reclinatorio de la roca y comenzaba con voz tranquila y como si rezara la explicación de las siete palabras.

En ese mismo instante, de dos ventanas chicas que había al lado derecho en la cúpula salía una música celestial tocada por un cuarteto de cuerdas.

Era esta la famosa obra de Haydn que el Marqués de Valde Iñigo le mandó componer para ser tocada en esta ceremonia.

Hablaba el sacerdote y la música seguía sus palabras una a una. La impresión era tan grande que toda la gente se extremecía como si un sudor frío le bañara todo el cuerpo, era algo superior, algo que las fuerzas humanas se negaban a soportar.

EL CINE EN TRAGOS CORTOS

¿Sabe Ud. que muchos de los que visitan los estudios de la Metro-Goldwyn Mayer confunden a la Conchita Montenegro con la Greta Garbo?

Pero cuando la excitación llegaba su grado máximo y ya se hacía verdaderamente irresistible era cuando el sacerdote decía: "Consumatum est". Entonces rompía el terremoto de Haydin, doblaban la fuerza los instrumentos, y parecía que aumentaran, era un torrente de música, hacía el efecto que una orquesta sinfónica había desnudado todos sus secretos de instrumentación con un brillo magnífico. Era maravilloso como el padre de los compositores modernos pudo encarnar y compenetrarse de las últimas palabras de Jesucristo. . . Todo ha terminado.

Alex.

La forma en que Buster Keaton dió a conocer su gracia, fué muy curiosa: Tenía un amigo llamado Arbucklo que le recomendó que para dar a conocer sus cualidades debía hacerse conocer por las autoridades del Estudio. Un día que Arbucklo dió un banquete, Buster Keaton, disfrazado de mozo, insultó a todos los comensales que eran en su totalidad autoridades. Así se dió muy bien a conocer.

●

Joan Crawford en las tardes baila para aligerar el cuerpo y mantenerse ágil, además, por afición a este universal recreo, como es natural que le guste a una mujer hecha de ritmo y de música y cuyos peores enemigos son: el pan, las papas, la mantequilla y los dulces. Enemigos terribles ¡porque engordan!

Señores músicos, Estudiantes de música, aficionados a la música

nos es grato poner en conocimiento de ustedes, que acabamos de recibir un

DICCIONARIO DE LA MUSICA, ILUSTRADO

en dos extensos tomos. Es obra de reciente publicación, enteramente original y contiene:

BIOGRAFIAS de músicos internacionales antiguos y modernos.
CATALOGOS de obras de cada autor, con indicación del género a que pertenecen, año en que fueron escritas, número del "opus" y respectivos editores.
BIBLIOGRAFIA. Mención de los más importantes tratados sobre los diversos temas y géneros musicales.
HISTORIA DE LA MUSICA en todas sus formas y en los diversos países, desde la más remota antigüedad hasta la época presente.
TERMINOS MUSICALES en español, italiano, francés, alemán e inglés.
TEORIA. Elementos de Música. Reglas y fórmulas. Signos y Sistemas musicales. Figuras y valores. Abreviaturas. Extensión de las voces, etc.
ARGUMENTO DE OPERAS. Lugar y fecha de estreno. Autores del libreto y de la partitura. Mención de los principales fragmentos.
FOLKLORE. Cantos, bailes e instrumentos populares. Coplas. Fiestas típicas. Ceremonias, etc.
INSTRUMENTOS. Nomenclatura. Origen. Descripción. Clasificación. Claves en que se escriben sus sonidos. Afinación, etc.
ILUSTRACION. Retratos. Autógrafos, Fotografías de instrumentos. Ejemplos y formas musicales. Interesantes documentos gráficos. Láminas a dos tintas, fuera de texto.

VENTA EN PEQUEÑAS CUOTAS MENSUALES
Pida datos a los Concesionarios y vendedores exclusivos de esta obra:

The University Society Inc.

AVDA. PEDRO MONTT 2016
Casilla 3454
VALPARAISO

BANDERA 86
Casilla 3157 - Telf. auto 83255
SANTIAGO

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 : :

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

Representantes generales:

GEO. C. KENRICK & Co.

VALPARAISO — SANTIAGO

TIENE INCONVENIENTES VARIOS LA DEFECTUOSA ACELERACION DEL MOTOR

NO DEBE APRETARSE EL ACELERADOR A FONDO EN UN COCHE QUE SE MUEVE A POCA VELOCIDAD.—LA MEZCLA

En un informe presentado ante la Sociedad Americana de Química fué puesta de relieve, recientemente, la conveniencia de no apretar el acelerador muy a fondo en un coche que comienza a arrancar o que se está moviendo a poca velocidad. Dicho informe se basaba en las pruebas realizadas para determinar la forma en que las diferencias de combustible afectan a los motores.

"Durante los períodos de aceleración — decía el informe — especialmente cuando el motor o el múltiple están fríos, la cantidad de combustible que va a los cilindros inmediatamente después que el acelerador es apretado de pronto, es menos de la que el carburador suministra al múltiple. Si el combustible pulverizado dentro de la corriente de aire en el carburador no se evaporiza completamente, algunas de las partículas del líquido se desvían de la corriente de aire y se depositan en las paredes del múltiple, donde su viaje desde el carburador hasta los cilindros es mucho más lento que el del aire y el del combusible pulverizado. Cuando el acelerador es abierto repentinamente, la corriente aumentada de aire llega a los cilindros casi de inmediato, lo mismo que el combustible que es pulverizado y llevado en la corriente del aire, pero

Berryloid

Indispensable
para obtener un acabado fino
en los AUTOMOVILES o los AEROPLANOS
BERRYLOID
es la pintura que Ud. debe exigir para su coche

BERRY BROTHERS INC
Unicos importadores:
SIMON Hnos. - Delicias 2114

el combustible líquido que corre por las paredes del múltiple no llega a los cilindros hasta un poco más tarde.

"Como resultado de esta precipitación del combustible en las paredes del múltiple — continúa diciendo el informe — la mezcla que llega a los cilindros, inmediatamente después que el acelerador es abierto, contiene menos combustible que la enviada por el carburador hasta la extremidad inferior del múltiple. Cuando la corriente de aire que pasa por el múltiple ha llegado a una velocidad relativamente elevada, parte del combustible líquido puede llegar a los cilindros en la forma de un vapor casi en seguida que el acelerador es abierto; pero cuando la velocidad de la mezcla que pasa por el múltiple es reducida, como cuando se intenta acelerar el motor en momentos en que éste va marchando a poca velocidad, la corriente de aire puede no llevar mucho líquido suspendido y la mezcla que llega a los cilindros puede ser tan floja en nafta que esté fuera de los límites explosivos.

BESA & Cía. Ltda. SE HACE CARGO DE LA REPRESENTACION WILLARD

Willard, la importante representación de acumuladores ha pasado a manos de la firma Besa y Cía. Limitada en lo que respecta a la Zona Central.

Es grato consignar esta noticia, por cuanto la numerosa clientela ha de tener interés en que la representación se encuentre en manos de una firma solvente, que pueda, como la anterior, ofrecer un buen servicio en todo momento.

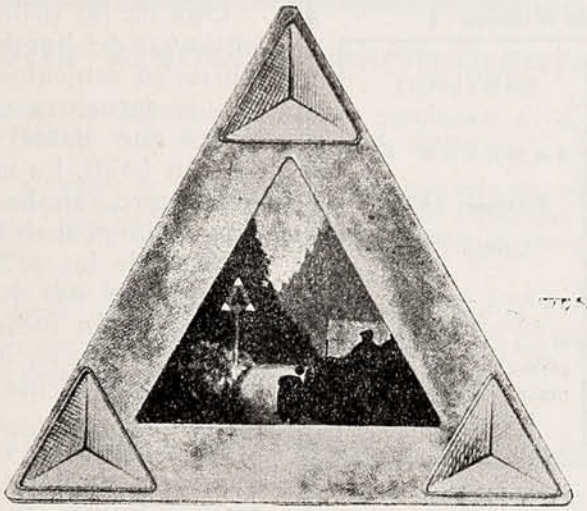
Los señores Besa y Cía., se proponen atender esmeradamente el servicio de baterías en todo el territorio de la Zona Central, y para ello, fuera de sus agencias de automóviles, han seleccionado un grupo de negociantes serios y conocidos, quienes tendrán las subagencias en las diversas ciudades donde la importancia del automovilismo exija la instalación de un servicio Willard.

Le auguramos y les deseamos éxito.

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

1907 LA 1931

COOPERATIVA VITALICIA

La Economía es una Virtud

Sociedad DE RENTAS VITALICIAS

La previsión es un Deber

Interesa a todo el mundo

VALPARAISO

Ofic. Matriz:
O'HIGGINS 1281
Casilla 1627

Asegure a sus hijos educación, existencia decorosa, y les inculcará hábitos de ahorro

SANTIAGO

BANDERA 152
Teléfono 84748
Casilla 1703

Nuestro 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.

EPIFIANO ARANCIBIA M., Agente General
BANDERA 152 - CASILLA 1703

FUE ENVIADO A LA BASTILLA

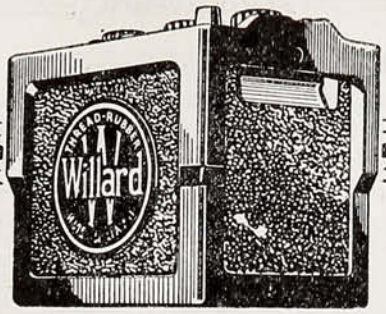
EN 1769, JOSE CUGNOT, INVENTOR DEL PRIMER VEHICULO QUE MOVIO SU PROPIO PESO

Resulta sorprendente comprobar que la idea de los transportes en vehículos de propulsión propia sobre caminos comunes es, por lo menos, de cinco siglos de antigüedad, y que se hicieron demostraciones prácticas de automóviles hace, por lo menos 160 años. Sin embargo, es así.

Una de las primeras pruebas de las tentativas del hombre para salvar distancias en vehículos de propulsión propia, se encuentra en los archivos gráficos, que datan, aproximadamente, del año 1430. La idea fué sugerida aún antes, pero faltaba la forma práctica. Con toda probabilidad, los archivos gráficos de las primeras épocas representan nada más que diagramas de una idea de algún individuo ingenioso, y no es fácil que ese individuo haya construído un vehículo para demostrar sus planes.

De cuando en cuando otros tuvieron ideas similares, que, de la misma manera fueron sentenciadas al fracaso. Le tocó a Joseph Cugnot inventar en 1769 un carruaje de tres ruedas, el que realmente movió una carga además de su propio peso. Fué diseñado para transportar una carga pesada. El carruaje fué propulsado por dos cilindros a vapor colocados a cada lado de la rueda delantera y directamente conectados a ella. La caldera se hallaba suspendida frente a la rueda directriz, y para guiar al grotesco vehículo era necesario mover el peso de los cilindros y la caldera, como también el peso de la enorme rueda de madera. La caldera se parecía a una tetera, y en su posición prominente hacía difícil el manejo del vehículo.

La primera demostración no resultó un éxito completo. Mecánicamente las performances eran satisfactorias, a juzgar por los tiempos marcados; pero debido a la dificultad en el manejo, o



LA BATERIA DE SU AUTOMOVIL

necesita atención permanente

LAS ESTACIONES DE SERVICIO WILLARD CUIDARAN A UD. SUS INTERESES Y LE DARAN EL MEJOR SERVICIO

La mantención y cuidado de una Batería requiere una atención especial a fin de obtener más duración. En Chile hay más de Trescientas Estaciones de Servicio Willard, de quienes puede solicitar la atención y Servicio Willard.

Adición de agua destilada - Limpieza de la batería - Servicio de los cables y consultas sobre el Sistema Eléctrico.

son los Servicios que dan las Estaciones de Servicio Willard sin cargo alguno para los dueños de automóviles.

"Solicite el Servicio Willard"

"POR EL SERVICIO CRECEMOS"

Agente para Chile desde la Provincia de Chañaral hasta Curicó

B E S A y C í a.

DELICIAS 950 — SANTIAGO

BESA y Cía. — Valparaíso

Willard STORAGE BATTERIES

probablemente a su propia nerviosidad, el inventor perdió el gobierno y fué a chocar contra una pared de piedra, derribando su cargamento humano y proporcionándoles a los pasajeros un susto mayúsculo. Por este episodio fué enviado a la Bastilla, convirtiéndose así en la primera víctima de una ley contra los accidentes automovilísticos. Sin embargo, con el tiempo fué reconocida su habilidad, siendo puesto en libertad y concediéndosele una pensión.

Después de Cugnot hubo numerosos hombres que intentaron agregar motores a vapor a las ruedas de los carruajes, pero ningún adelanto digno de mención se registró en el transcurso de dos décadas, Robert Murdock, un aprendiz de Watt y Boulton, los famosos fabricantes de motores, construyó un pequeño modelo para demostrar que los pistones de un motor a vapor podían conectarse directamente al eje de un vehículo, haciendo servir así al eje de cigüeñal. Sin embargo, sus patrones se demostraron contrarios a la idea y consiguieron persuadirlo de que la abandonara.

Luego, en vísperas de la Navidad de 1801, un joven ingeniero británico, Richard Trevethick, produjo un modelo práctico que consiguió transportar siete pasajeros, subiendo una colina bastante empinada a mayor velocidad que la que podían desarrollar una persona. La máquina de Trevethick provocó mucho revuelo, y se habría hecho famoso como fabricante de coches a vapor si no se hubiera visto obligado a causa de una quiebra, a volver a las minas como ingeniero. Su empleo le impidió realizar nuevos experimentos, pero más tarde aplicó su genio a los motores a vapor.

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

LOS NEUMATICOS

FISK

TRIUNFAN

obteniendo kilometrajes SUPERIORES en los servicios de Autobuses, Camiones, Taxis y Automóviles particulares

Time To Re-tire
GET A FISK!
TRADE MARK REG. U.S. PAT. OFF.

En un Km. Lanzado

no se prueba la duración de los Neumáticos. Consulte a los que usan FISK los records obtenidos con esta marca

EN VENTA EN LAS CASAS DEL RAMO AUTOMOVILISTAS

Distribuidores generales:

TEATINOS 754
TELEF. 64581

Vargas, Molinare y Cía. Ltda.

CASILLA 8036
SANTIAGO

Aceite suelto - Aceite barato - Aceite ordinario

El peor enemigo de su motor

Por lo menos ,la mitad de los motores en uso comienza a producir los ruidos característicos del desgaste mucho antes de lo normal. La culpa no la tienen las negligencias en el manejo, sino los descuidos imperdonables en la lubrificación. Hoy un litro de aceite aquí, mañana otro allá; hoy uno mezclado de mala manera, y el de mañana arreglado en forma aún peor. El resultado: una "indigestión de aceite" y un motor arruinado.

Vea cómo: Ud. sabe que su motor está formado por muchas piezas, que giran o se deslizan unas sobre otras. Si entre éstas no se interpone algo de aceite, se produce una fricción desastrosa.

Es, entonces, esa delgada capa de aceite — 0.075 de milímetro de espesor, cuando más — su única protección contra la fricción y el desgaste. Pero a fin de formar y mantener esa película lubrificante. Ud. necesita que su aceite posea la consistencia jutsa y las cualidades adecuadas para satisfacer las condiciones de trabajos de su motor. Además, debe ser de alta calidad para resistir las altas temperatura de la explosión.

Comprando su aceite por litros sueltos, Ud. no tiene seguridad alguna de que el aceite cumpla siquiera con una de las condiciones mencionadas.

Imagínese una temperatura de 1650 gramos C, que es, más o menos, la que existe en las cámaras de su motor cuando se produce la explosión. Las únicas cosas que lo protegen contra esta enorme cantidad de calor, capaz de soldar los pistones al block casi instantáneamente, son el sistema de enfriamento y el aceite.

Si éste es ordinario, Ud. se perjudica porque su motor destruye primero el aceite y luego las piezas de metal, y, además, consume mayor cantidad de nafta y aceite y le rinde menos fuerza.

El aceite comprado suelto "al tanteo" produce carbón. Siempre sube a las cámaras de combustión una cierta cantidad de aceite. Si Ud. usa un aceite más denso que el que su motor necesita, el resultado es que se acumula un exceso de aceite sobre las cabezas de los pistones; éste se "fríe", se carboniza lentamente y produce una costra dura de carbón.

Cuando Ud. pide "un litro de aceite' , tampoco sabe si es adecuado para los cojinetes de su motor, y esto puede obligarle a reemplazar, por ejemplo los cojinetes de bancada. El costo de uno sl de éstos está muy por encima de la pretendida economía del aceite suelto y barato.

¿Cómo librarse todo esto? Ya lo sabe Ud.:

Use sistemáticamente el grado justo de aceite de calidad recomendado especialmente para la marca y el modelo de su motor.

Explicaciones técnicas de la Vacuum Oil Company

Contrariamente a lo que Ud. piensa, los lubrificantes "WAKEFIELD CASTROL" Motol Oil, se venden a precios no superiores a los de cualquiera de los mejores tipos (equivalentes) de sus competidores. Consulte la lista de precios, en los garages y pida la Guía para el uso de "CASTROL" a los Agentes Generales:

WEIR SCOTT & CO.

Siendo el "CASTROL" Motor Oil el mejor lubrificante del mundo, y no más caro que cualquier otro de sus competidores, por qué usar un lubrificante de calidad inferior?

¿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

LAS 41 PIEZAS de la ESCOPETA de BASCULA

•

LARGAS
DEBILES
RETORCIDAS
FRAGILES

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

La escopeta DARNE no se desajusta jamás.

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

No recula, a pesar de su peso ligero.

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

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

CATALOGO "8"

se envía gratis a quien lo pida a los

ESTABLECIMIENTOS

DARNE

Sociedad en comandita por acciones de un capital de 5.800.000 francos ya reembolsados.

SAINT - ETIENNE
65 a 79, Cours Fauriel
Casas de venta en:
PARIS
4, pl. du Théatre Francais
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 (Africa), Moscou (Rusia) Milán, Catanzaro, Salsomaggiore (Italia), Las Palmas, Las Mesas, Tomelloso, Palencia (España), Bogotá (Colombia). . . . . etc.

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

LAS 25 PIEZAS de la ESCOPETA

DARNE

•

CORRECTAS
RECTAS
SENCILLAS
ROBUSTAS

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

Contribución voluntaria en la vialidad

El ejemplo de don Emilio Silva E., que muchos propietarios podrían imitar

No es común que los particulares contribuyan con dinero en la construcción de caminos y por lo general, salvo excepciones honrosas, su acción se limita a gestionar de los poderes públicos la realización de obras que no siempre se pueden efectuar por carencia de fondos.

Sin embargo, la regla en este caso tiene también sus diferencias dentro de la rutina, y una de estas excepciones la constituye don Emilio Silva E., quien en su deseo de mejorar los caminos de por sí malos de algunas regiones del Norte, ha resuelto contribuir con lo necesario para que esta obra se realice. Nos referimos al camino proyectado entre Petorca y Chincolco, que hasta la fecha no había pasado de una idea que acariciaban los vecinos del mencionado paraje.

La nota que transcribimos es una prueba de que todavía existen vecinos entusiastas y progresistas que constituyen un ejemplo digno de imitarse entre muchos terratenientes que también estarían en condiciones de aportar su concurso para la realización de trabajos de vialidad que no han sido encarados hasta la fecha por falta de fondos.

Con fecha 10 del corriente mes se elevó al Sr. Director General de Caminos la siguiente comunicación suscrita por el señor Silva:

Señor Director:

Tengo el agrado de confirmar por la presente, el ofrecimiento que en oportunidad hice al Sr. don Fermín León referente al aporte de los explosivos que fueran necesarios, para la construcción del Camino entre Petorca y Chincolco.

Se entiende que este aporte corre por cuenta de mi peculio particular.

Espero que el Sr. Director se servirá ordenar a la breveded posible, la construcción del referido camino, cuya importancia no escapará a su elevado criterio.

En mi deseo de contribuir en las actuales circunstancias a prestar los servicios que todo ciudadano bien intencionado está obligado a ofrecer al Supremo Gobierno, me es grato poner en su conocimiento que el suscrito está dispuesto a supervigilar el trabajo de referencia, con el objeto de que éste resulte lo menos oneroso posible al Fisco y de mayor eficacia para el servicio público a que está destinado, siempre en el estricto carácter ad-honorem a que he hecho referencia.

"Caminos y Turismo"
REVISTA MENSUAL ILUSTRADA
Organo de la Asociación de Automovilistas de Valparaíso
Dirección y Redacción:
Blanco 653, 3.er piso - Valparaíso
Fono 4596 - Casilla 2090
SUSCRIPCIONES:
Suscripción anual . . . . . $ 20 m/l.
Extranjero: suscripción anual . . 4 dólares

SUSCRIBASE
a la revista
"CHILE"
La publicación que se edita en Nueva York y que está destinada a dar a conocer a nuestro país en Estados Unidos.
SUSCRIPCION ANUAL: DOS DOLARES
Solicite tarifa de avisos a
THE CHILE PUBLISHING Co.
17 Battery Place - New York City, EE. UU.

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

Ha llegado a Chile el automóvil más económico

SINGER, RINDE 300 KILOMETROS CON 20 LITROS. ES IMPORTADO POR ZUÑIGA y Cía. Ltda.

Acaba de llegar a Chile un coche nuevo que anunciamos hace dos meses. Nos referimos al automóvil inglés marca Singer, importado por la firma Zúñiga y Cía. Ltda.

Hemos tenido oportunidad de visitar el local que ocupa la firma en Delicias 1571, en donde están en exhibición algunos de los modelos recibidos, interesados por conocer las características de este coche que ha de revolucionar el mercado por el considerable rendimiento que ofrece.

Como ya lo habíamos informado, vienen modelos de cuatro y seis cilindros de diversos tamaños y características generales, y por sobre todo el que más llama la atención en estos momentos, es una voiturette de cuatro cilindros, que asegura 300 kilómetros con 20 litros de gasolina, y que rinde una velocidad de más de 100 kilómetros a la hora.

Se trata de un vehículo pequeño en donde no por su tamaño se han sacrificado las líneas de la estética, de sobria presentación y con todas las ventajas de cualquier automóvil de gran tamaño. El motor, reducido y práctico ofrece a los entendidos características notables. Liviano y ligero, este vehículo es ideal para la gente de trabajo que necesita un medio de comunicación rápido y barato.

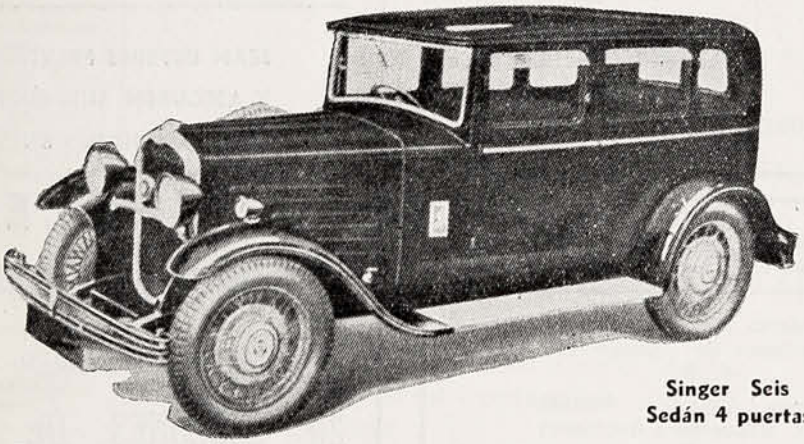
Otro de los modelos expuestos es un seis cilindros mediano, sumamente económico también, bien terminado y mejor presentado aún.

Zúñiga y Cía., han traído aparte de algunos chassis especiales para camiones, un modelo chico de cuatro cilindros cerrado, que como el de seis tiene la característica interesante de su techo corredizo.

Numerosas personas han visitado la exposición que nos ocupa, interesándose por esta nueva marca que entra al mercado de Chile en momentos en que para el automovilismo la economía es una exigencia muy justificada del público. No hay que olvidar que si es aprobado el proyecto de ley que fija un alza considerable en la gasolina, repuestos, etc., el público ha de ocupar con preferencia automóviles livianos económicos y eficientes, como lo son los Singer, que han conquistado un lugar preferente en otros mercados sudamericanos donde son ya conocidos.

En otro número nos ocuparemos con mayor espacio de esta nueva marca

Visite la Exposición de los Automóviles
SINGER (de fabricación inglesa)



Singer Seis
Sedán 4 puertas

Precios de $ 5,600 a $ 21,000

ZUÑIGA & Cía. Ltda.

DISTRIBUIDORES PARA TODO CHILE

TELEFONO 61857 — DELICIAS 1561 — CASILLA 3023

ASEGURE SU AUTOMOVIL

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

"UNION ASSURANCE SOCIETY LTDA."

Gerente General:

J. J. MURPHY - Prat 136 - Valparaíso

Agente en Santiago:

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

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

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

GARCIA REYES 81

TELEFONO 85011

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 ENCONTRARAN **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.

Automovilistas!

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

LA CHILENA CONSOLIDADA

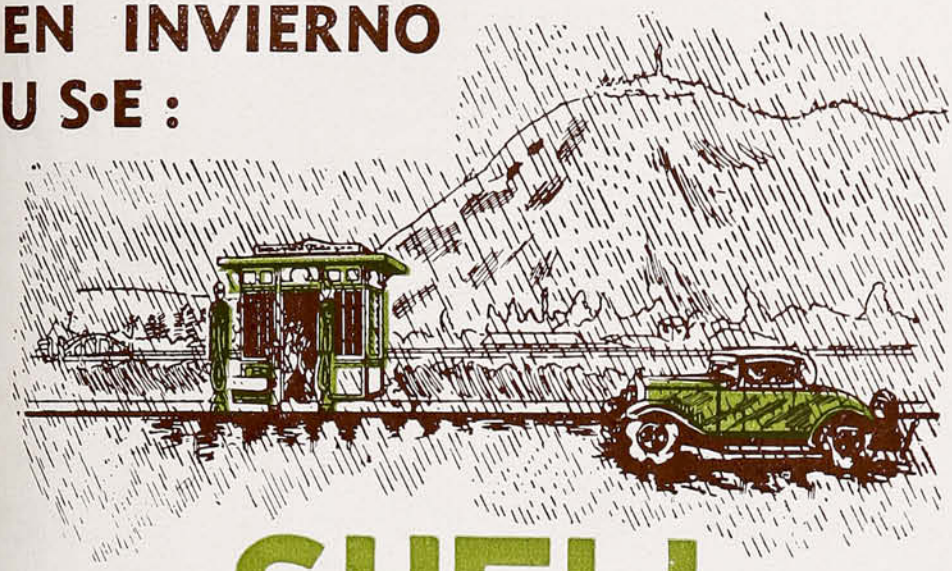
CAPITAL PAGADO:

20 MILLONES DE PESOS

Oficinas:

SANTIAGO — **BANDERA 131**
VALPARAISO — **COCHRANE 785**

EN INVIERNO USE:



SHELL

Complemente con Aceite ENERGINA el uso de la Gasolina SHELL: obtendrá mejor lubrificación, mayor kilometraje y mejor funcionamiento del motor.

Los tipos de Aceite ENERGINA se ajustan a los números de viscosidad de la S. A. E., y corresponden a ellos como sigue:

S. A. E. No	TIPO
10	A
20	B
30	C
40	D
50	E
60	F

Escríbanos pidiendo nuestro interesante libreto "Cómo obtener la mejor lubrificación". Lo enviamos gratuitamente.

EN estos días fríos Ud. necesita una Gasolina que se vaporice al momento, que explote al primer toque del botón de partida:

Gasolina SHELL

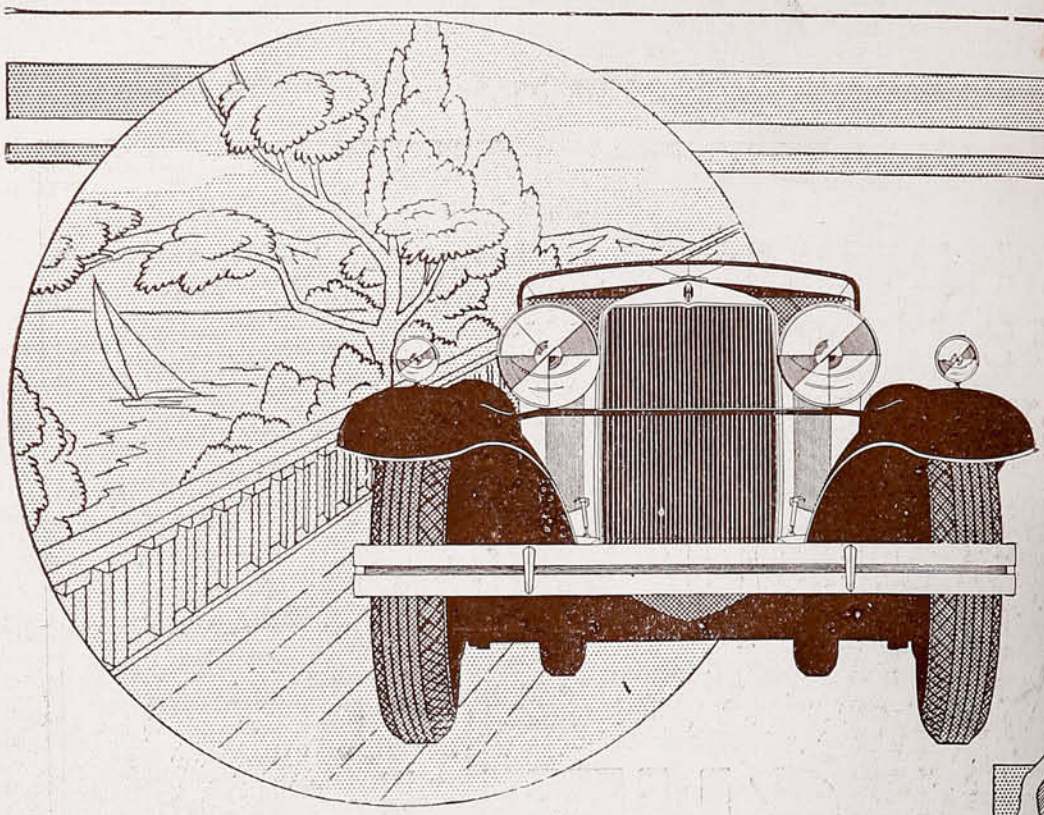
En la ciudad, con ese incesante detener y "arrancar" es indispensable una Gasolina de aceleración instantánea:

Gasolina SHELL

Es inútil que Ud. agote su batería, tratando de partir con un combustible de difícil vaporización:

Use Gasolina SHELL

SHELL-MEX CHILE LIMITED



Tome el volante y vea como *la Rueda Libre*

REDUCE LOS GASTOS

Maneje Ud. un nuevo Hupmobile por una distancia regular, usando el cambio de marcha convencional, y después recorra la misma distancia usando la rueda libre. Esa prueba bastará para demostrarle que la rueda libre reduce de 12 a 20 por ciento el consumo de combustible y lubricante.

Al soltar el acelerador el coche seguirá corriendo suavemente con el impulso adquirido, pero el motor funcionará a marcha lenta.

El embrague se usa únicamente para arrancar y para marcha atrás, pero NO para cambiar de segunda a alta o viceversa.

Los nuevos modelos Hupmobile seis cilindros del siglo, ocho cilindros de serie y ocho cilindros *custom*, brindan mucho más lujo, velocidad, fuerza y refinamientos. La agencia tendrá el mayor gusto en poner uno de los nuevos modelos a la disposición de usted.

HUPMOBILE

SIMON Hnos. Ltda. DELICIAS 2114 SANTIAGO

Imp. "El Esfuerzo", Eyzaguirre 1116.