

TEATROS Y CONCIERTOS

Colón

Una excelente "Norma" ofrecida anoche en función gala. Con ella reaparecieron ante nuestro público algunas tan conocidas y apreciadas como Claudia Murolo y Santiago Lauri Voipi, y debutó una excelente mezzosoprano, Ebe Stigman.

Claudia Murolo, cuya voz y técnica parecen superarse a cada temporada, cantó la partitura de Bellini con estricta sujeción al original, sin apelar a los transportes de que han necesitado otras sopranos. Especialmente en el registro medio estuvo ponderable en grado sumo. Ebe Stigman se acreditó como una mezzosoprano de gran voz y escucha, que alcanzó su momento más feliz en el dúo del tercer acto.

Santiago Lauri Voipi hizo gala de sus

poco comunes facultades que sólo pueden ser levemente objetadas en la media voz. Tancredi Pasero, fué un Oróvoro de generosa nota y acertado juego escénico. Correctos, Bruna Castagna y Lina Nardi.

Gino Marinuzzi dirigió con su magistral seguridad de siempre.

Hoy, a las 11, se ofrecerá la primera matinee de abono, con el reperto de la velada inicial. Para el sábado, en primera vespertina de abono, se anuncia "Lucia di Lammermoor", con Toti del Monte, Santiago Lauri Voipi, Luis Nardi, Carlos Walter, Lina Morilli y Ludovico Oliviero.

Los estrenos

Nuevo — "Bouche à bouche", ópera cómica de Andrés Bardi con música de Mauricio Ivaldi, cuyo libreto han traducido y adaptado a nuestra escena Luis César Amadori e Ivo Pelay con el título "Un beso en la boca", es, más que una verdadera ópera clásica, una pochada de comentarios musicales, algunos de los que no han sido intercalados con mucho acierto.

La fábula del libreto no puede ser más conocida: a un don Juan que despechado por el desvío amoroso de una mundana y explotando su vanidad, le presenta como príncipe europeo a un pobre diablo, por el cual se despechitan no sólo ella sino todas las mujeres que actúan en el no muy definido ambiente. Hay quid pro quo a granel y, como estaba descontado, un final al paladar de todos, con varios casamientos y... cosas parecidas.

¿Intentar la crítica de una pochada? Ni pensar. El género se acepta o no, discutiéndose es tan ingenuo como aceptar el equívoco inicial de que parte toda obra de su índole.

Por lo que respecta a las páginas musicales de Mauricio Ivaldi diremos que algunas de ellas están "notadas" dentro del libreto, con evidente esmero, y que, en general, salvo un vals muy agradable, carecen de la brillantez y suavidad melódica que caracterizan a este popular músico.

De los intérpretes conviene destacar, por orden de méritos, a María Esther Podestá, Dora Galez, Felisa Mary, Vicente Climent, Miguel Gómez Bao y Severo Fernández, aun cuando algunos de éstos, cantando, economizaron cuanto pudieron sus dotes vocales.

Muy mal los coros. El cuerpo de baile repitió, en la mayoría de los casos, pasos archiconocidos.

Esta compañía, de la cual a fin de mes se desvincularán María Esther Podestá y Segundo Pomar, anuncia para el 4 de junio el estreno de la revista de sátira política "Pelado v. Pelado", que firman Luis C. Amadori e Ivo Pelay, con música adaptada.

Buenos Aires — Luis Rodríguez Acasuso, olímpico fudcedor de comedias folletinescas y truculentos melodramas, ha intentado, con menor fortuna aún, el sainete, haciendo estrenar por la compañía de Enrique Muñoz, uno, titulado "En un taller feliz yo trabajaba", título extraído de la letra de un tango ararabalero que si soñáramos pudiera ser de su predilección.

Si el autor ha pretendido satirizar al 90 olo de los habitantes de esta capital que, sin mayor cultura ni aptitud, asustan con estrenar unos de los veinte o treinta obras que cada uno ha escrito, no lo ha logrado. Y tenga buen cuidado de que alguien, volviendo la oración por pasiva no le cuelgue el sayo de su propio sainete...

¿Que todo el mundo se sienta capaz de perpetrar una obra dramática? Claro y muy explicable. Frente a producciones como la de Rodríguez Acasuso, son muchos, muchísimos, los que, fundadamente o no, se creen capaces de igualar o superar a tan mediocre modelo, teniendo, por lo tanto, idéntico derecho a conquistar los aplausos del público. Si los modelos ofrecidos a éste fueran los de Bernard Shaw, Pirandello, Jacques Bernard, Grau, etc., muy pocos serían, en cambio, los que se conceptuarían aptos para intentar la imitación de la superación.

La exiguidad del modelo fácil autoriza y legitima cualquier atrevimiento. Pero lo más terrible es que, puesto a hacer sainetes según el patrón vulgar y trillado de tanta aceptación en plaza, Rodríguez Acasuso no tiene ni siquiera la habilidad requerida para revolver y aderezar los ingredientes que eternamente entran en las composiciones de ese género; ¿reconoce acaso Rodríguez Acasuso el manejo de los viejos e infaltables recursos, las consagradas situaciones y los sempiternos personajes? "En un taller feliz yo trabajaba" nos autoriza a creerlo así, y con ser tan deleznable... sus comedias, las preferimos a su sainete.

La actriz Cornaro y los actores Muñoz y Podestá hicieron cuanto pueden — y mucho fué — para valorizar con su labor interpretativa "En un taller feliz yo trabajaba". Fué un esfuerzo digno de mejor causa.

El elenco ha iniciado el estudio de las obras "A contramano", de Rodolfo González Pacheco, "El pantón de los vivos", de Juan A. Honores y E. Ramos Iglesias, y "El corredor de cadáveres", de L. M. Alberti.

Smart — La compañía de Blanca Podestá estrenó anoche una nueva versión y adaptación de la pieza de Luis Verneuil y Jorge Berr, "Monsieur Beverley", firmada por Julián J. Bernat y Eduardo Pérez Pacheco, y titulada "El hombre de los mil ojos".

Interpretando esta obra, que nuestro público conocía en su idioma original y a través de una traducción representada por la compañía Díaz de la Haza, se destacaron Blanca Podestá, Blanca Vidali, M. Faust Rocha y Juan Bono.

Se ensayan "Camila O'Gorman", de Eduardo Rosal y Alberto Ballerini, y "Con el arma que me dió", de Jorge Dowton.

Definitivamente, según nos informan, se ha decidido que la compañía dramática italiana de Tatiana Pavlova debutó el sábado en el Cervantes con el intenso drama de Arbascheff, "Celos" ("Gelasia") se titula la versión italiana) cuyo presentación escénica estará a cargo de Sergio Strenkowsky.

La segunda obra que se ofrecerá es "Fra restili che ballano", de Piermaria Rosso di San Secondo. Luego se representará "Peché", de G. Belliseff, con la cual se anunció anteriormente e debut.

Sarmiento — En este teatro se han iniciado los ensayos de una nueva revista del director artístico del conjunto, Antonio De Bassi,

terde "Madame Butterfly", que tendrá un discretísimo reparto; y por la noche, "Trovatore", con María Baldini, Fina Minotti, Franco Corbeta, Juan Bolognesi y Augusto Guschli.

Titúlase "Cuando las hojas caen" y su estreno se verificará en los primeros días del mes próximo.

Conciertos

W. Backhaus — Este pianista ofrecerá hoy, a las 17.30, en el Odeón, un concierto enteramente dedicado a Chopin, del cual interpretará las siguientes páginas: I — Fantasía en fa menor, op. 49; Balada en fa mayor; Balada en sol menor; II — Nocturno en fa mayor; Nocturno en do menor; Nocturno en re bemol mayor; Impromptu en la bemol mayor; Mazurca en la bemol mayor, op. 24, No. 11; Vals en re bemol mayor, op. 64, No. 11; Vals en sol bemol mayor, op. 76, No. 11; Vals en mi bemol mayor, op. 18.

III — Tres estudios, op. 10: a) En do mayor, No. 1; b) En do mayor, No. 2; c) En do menor, No. 3; d) En sol mayor, op. 25; e) En mi menor, No. 5; f) En re bemol mayor, No. 9; g) En sol bemol mayor, No. 3; h) Impromptu en fa sostenido mayor; Scherzo en do sostenido menor.

Kada Jenó — Para el sábado, a las 17, en el salón Chile 970, anuncia este concertista un recital ajustado al siguiente programa:

Fantasía en do menor, Mozart; Preludio en do sostenido menor, Rachmaninov; Impromptu en do sostenido mayor, Reinhold; Nocturno No. 5 y Berceuse, op. 57, Chopin; Marcha nupcial, Grieg; Scherzo en mi menor, Mendelssohn; Rossignol, Liszt; Vals Nalía, Delibes.

Porteño — Para el 7 de junio anuncia la compañía que encabeza la cancionista Azucena Malzani el estreno de una nueva revista, "Buenos Aires bajo cero", que firman Enrique Rando y Alberto Balleriero. Con ella debutará, incorporándose al elenco, el actor José Arias.



LA LUCHA CONTRA EL PROXENETISMO EN MONTEVIDEO

ENERGICA ACTITUD DE LOS PODERES PUBLICOS

El senado uruguayo acaba de sancionar la ley contra el proxenetismo, que fuera aprobada hace ya algunos años por la cámara de diputados, y no pasó muchos días sin que ella sea promulgada por el poder ejecutivo.

La nueva ley castiga con pena de prisión a todos aquellos individuos que exploten la prostitución, aun con el consentimiento de las víctimas, y por su artículo 4.º declara nula toda cláusula de contrato de artistas que establezca para éstos otras obligaciones respecto del público que no sea el simple trabajo escénico.

La comprobación de la existencia de contratos complementarios que violen las disposiciones de la ley, será considerada como una presunción del delito de proxenetismo, del que se responsabilizará el director o empresario, cláusula esta que ha sido establecida especialmente contra los dueños de cabarets, que contrataban a pobres muchachas con la obligación de bailar hasta la madrugada.

La ley concede, asimismo, al presidente de la república, facultades extraordinarias para expulsar del país a todos los individuos vinculados a ese innoble comercio de la carne humana, y autoriza a los jueces para dictaminar la existencia de delito sin otra prueba del mismo que la convicción moral.

Como entre los funcionarios policíacos parecían existir algunos que habían exteriorizado en más de una oportunidad su complacencia para con los delincuentes de este género, la ley contiene severas penalidades para los que "la contrarían por acción u omisión".

Es indudable que la eficacia de la nueva y excelente ley uruguayo dependerá en gran parte de la honradez y el celo que desplieguen los que están encargados de su aplicación.

Si, como se asegura, jueces y policíacos están dispuestos a secundar el sano propósito que originó la sanción de la ley, en breve plazo desaparecerán del Uruguay los cabarets y los lenocinos.

Desde ya se anuncia un éxodo de los siniestros personajes que se dedican a la explotación de la repugnante industria, los que se dirigen, indudablemente, al Brasil o a nuestro país, donde la desproporción legislativa les ofrece un ancho campo para el desarrollo de sus lucrativas actividades.

Ya que hasta el presente carecemos de una legislación adecuada para la represión de los vicios sociales, será necesario reparar sin tardanza esa lamentable omisión, a fin de evitar que los proxenetes expulsados de la vecina república encuentren un refugio entre nosotros.

Buenos Aires posee ya el triste privilegio de ocupar el primer peldaño entre los mercados mundiales más importantes para la trata de blancas, de manera que urge encontrar una solución definitiva para tan importante problema.

Ello no es, en manera alguna, difícil. Basta simplemente que nuestros gobernantes imiten el ejemplo que, una vez más, acaba de darnos el progresista país vecino.

EL FESTIVAL DE AN CIE EN LA CASA DEL PUEBLO

Organizado por la Confederación Socialista Deportiva en ocasión de su primer aniversario

Conforme se había anunciado, la Confederación Socialista Deportiva, celebrando el primer aniversario de su fundación, llevó anoche a efecto, en el salón de actos de la Casa del Pueblo, un festival que congregó numeroso público.

Iniciado el acto con la ejecución de "La Internacional" por la orquesta, el ciudadano Martín S. Casarreto recitó la poesía titulada "La guerra", de la cual es autor, usando de la palabra, a continuación, por hallarse indisputado el orador designado, Américo Ghidini, quien, invitado al efecto por los organizadores de la fiesta, explicó, en una improvisada disertación, la finalidad perseguida por la Confederación Socialista Deportiva.

Después de desarrollarse los demás números del programa, la fiesta terminó con un baile, que duró hasta las primeras horas de hoy.

EL EDIFICIO DEL CONCEJO DELIBERANTE

Días pasados informamos de la resolución recaída en un pedido del director del departamento de obras públicas, pedido relacionado con el cambio de una planilla en el expediente sobre construcción del edificio del concejo.

Acercado del mismo asunto, el arquitecto Héctor Ayerza envió al presidente del concejo una nota en la que se dice que los planos y cálculos que proyectara para el edificio, previa la debida conformidad de la comisión y entrega a la empresa constructora en el mes de enero, fueron presentados por ésta a la dirección de obras públicas de la municipalidad para que, como en los casos semejantes de cualquier construcción particular, siguiera el trámite ordinario.

En marzo 4 del corriente año, el departamento de obras públicas, como resultado de la revisión y estudio de dichos planos y teniendo en cuenta la aparición posterior en el terreno de pozos y sótanos cuya existencia fuera desconocida hasta el momento de la demolición de los antiguos edificios, dijo en resumen que en fundaciones muy importantes, como en el caso presente se aconseja la construcción de una base común, en decir cubrir la totalidad del terreno con una losa de hormigón, aconsejando también que esta losa debía construirse a menos de cuatro metros del nivel de la vereda, con lo que, por otra parte, se venía a aumentar el número de metros cúbicos de mano de obra en una extraordinaria cantidad.

Después de un detenido estudio del aludido informe y de observar que las modificaciones que se proponían para ajustar su proyecto a las nuevas necesidades indicadas ahora por la aparición de los aludidos pozos y sótanos, llega al resultado de que la plataforma aconsejada no era necesaria y debía evitarse.

En su informe del 29 de marzo propuso otra solución en dados de hormigón debajo de las columnas a levantar sobre los antiguos sótanos y una plataforma limitada a la base de la torre, entendiendo que más adelante y cuando el número y posición exacta de los pozos quedasen definitivamente determinados, podrían hacerse plataformas parciales sobre dichos pozos (como lo consideró en su informe del 14 de mayo), pero nunca sobre la parte del terreno firme ni bajando todo el nivel a menos de 4 metros.

Con el objeto de conseguir la aceptación de su criterio — dice — que tantos beneficios podía aportar al concejo, concurrió en varias oportunidades al departamento de obras públicas de la municipalidad, donde tuvo la satisfacción de encontrar en el ingeniero director actual la aceptación que buscaba.

Estima la economía obtenida en la suma de 300.000 pesos moneda nacional, aproximadamente, y por ello cree haber cumplido con su deber profesional y haber conseguido un resultado altamente satisfactorio para los intereses de la comuna.

Ayer fué firmado el empréstito de 100.000.000 de pesetas

Conforme se ha venido anunciando, ayer fué suscripto entre el gobierno español y el representante argentino en Madrid, el empréstito de 100 millones de pesetas.

El respectivo convenio contiene las siguientes cláusulas, aprobadas por último en acuerdo de ministros:

El gobierno de España facilita al gobierno argentino un empréstito de 100 millones de pesetas papel, medianamente de compra de títulos externos de 5 por ciento de interés y 1 por ciento de amortización anual acumulativa, agregado por las leyes números 11.267 y 11.378, que se emitirán en España.

Los títulos del gobierno argentino serán adquiridos al 97 por ciento de su valor nominal por el gobierno español.

Los títulos de este empréstito que se denominarán "Gobierno de la Nación Argentina — Empréstito Externo A 1927 — Leyes números 11.267 y 11.378" llevarán cupones trimestrales con vencimiento el 10 de septiembre, 10 de diciembre, 10 de marzo y 10 de junio de cada año, debiendo vencer el primer cupón el 10 de septiembre próximo.

La amortización se efectuará trimestralmente por sorteo a la par cuando la cotización fuera a la par o arriba de ella, y por compra o licitación cuando la cotización fuera abajo de la par, reservándose el gobierno argentino la facultad de aumentar el fondo amoviente después de cinco años de emitido el empréstito.

El consorcio bancario, que queda designado agente del empréstito, se encargará del pago de los intereses y amortizaciones. Esta última se efectuará con la intervención de la embajada argentina en Madrid.

Los gastos de confección de títulos serán sufragados por el gobierno argentino.

Queda entendido que si la entrega de los fondos se efectúa después del 10 de junio próximo, se agregará el importe del empréstito los intereses corridos del cupón correspondiente al primer vencimiento.

El capital e intereses de este empréstito quedarán libres de todo impuesto argentino presente o futuro.

Cansado de la vida, prendió fuego a su negocio

José P. Romera, portugués, se casó, establecido con un pequeño negocio en cigarrería y salón de ilustrar calamar en una sala de la calle Chile 1611.

Según declaraciones del mismo, sus asuntos no le iban muy bien.

Esta madrugada, a las 6.30, el agente de fación en la esquina de Chile y Cevallos oyó varias explosiones y levantó a Romera que salía huyendo del negocio y tomaba por la calle Chile en dirección al este, al mismo tiempo se hacían varios disparos de arma de fuego.

Detenido por el agente de servicio, que comprobó que estaba algo ebrio y que, además, presentaba una herida en la cabeza, fue trasladado a un hospital, donde murió.

Mientras tanto el fuego se propagó al negocio y luego al resto de la casa destruyendo cuatro habitaciones y los muebles de las mismas.

Las pérdidas se estiman entre \$ 4.500 mil pesos.

Romera fué conducido al hospital Rawson.

ITALIA Sintióse un temblor de tierra en el sur

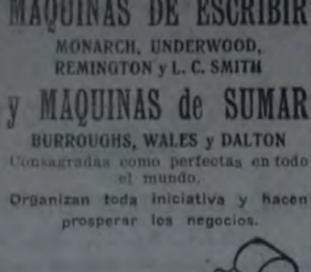
ROMA, 25 — Esta mañana se sintió un movimiento de tierra violento en el ducado, en Nápoles, Benevento, Avellino y otros puntos del sur de Italia, causando gran pánico entre los habitantes, pero sin que ocurriera ningún daño.



HOY 26 DE MAYO

Albion House, Cangallo esq. Maipu, permanece abierto todo el día hasta las 7 p.m. Hay Sobretodos y trajes a 29, 42, 58, 68 y 78 pesos

MAQUINAS DE ESCRIBIR
MONARCH, UNDERWOOD,
REMINGTON Y L. C. SMITH
 y **MAQUINAS de SUMAR**
BURROUGHS, WALES Y DALTON
 Consagradas a las perfectas en todo el mundo.
 Organizan toda iniciativa y hacen prosperar los negocios.

CASA ITURRAT
CASAS y GIAMBIAGI
 IMPORTADORES
 LAVALLE 1182 — BUENOS AIRES
 Dir. Tel. Casur - U. T. 0812, Mayo

NUESTROS PRECIOS LAS PONEN AL ALCANCE DE TODOS

El Concejo Deliberante de Mar del Plata

(Continuación de la página 1a.)

— De acuerdo con el decreto de fecha 27 del corriente, por el cual se designa una comisión para practicar una investigación en la tesorería, el intendente municipal, resuelve: Art. 1.º Suspendase en el ejercicio de sus funciones al recaudador Adolfo Fernández, hasta tanto se verifique la investigación ordenada.

La comisión designada, en el desempeño de su cometido llamó para solicitar de los señores constructores los recibos en que según las constancias de los expedientes debían figurar las alteraciones. De esos recibos se encuentran algunos en poder de la comisión y pertenecen a constructores bien conocidos. (Aquí el señor intendente lee una lista de nombres).

Se desprende de esto, señor presidente, que no ha existido ningún propósito de ocultación, cuando se ha hecho intervenir a tanta gente en la investigación, sobre todo si se tiene en cuenta, que esos recibos no eran necesarios para establecer las alteraciones, porque ellas surgían de la confrontación de los expedientes con los talonarios.

No se ha querido dar publicidad por la prensa a ese asunto hasta que la investigación estuviera totalmente terminada, con el propósito de no entorpecerla y también de tratar, en primer término, que los dineros que fueron sustraídos fueran restituidos a las arcas municipales.

La intendencia abrigaba el propósito de terminar la investigación administrativa por enviar los antecedentes al concejo y hacer las demás gestiones que corresponden, tratando entretanto de asegurar la reintegración de la suma citada.

Estos son los hechos, esquemáticamente relatados, que el concejo considerará, reservándose para volver a hacer uso de la palabra, si es necesario, más adelante.

Terminada la exposición del intendente municipal los concejales González Buñil y Catuogno hablaron insidiosamente, tratando de presentar al intendente interesado en encubrir al empleado defraudador.

El ciudadano Irujo contestó como correspondía a esas impertinencias.

— De acuerdo con el decreto de fecha 27 del corriente, por el cual se designa una comisión para practicar una investigación en la tesorería, el intendente municipal, resuelve: Art. 1.º Suspendase en el ejercicio de sus funciones al recaudador Adolfo Fernández, hasta tanto se verifique la investigación ordenada.

La comisión designada, en el desempeño de su cometido llamó para solicitar de los señores constructores los recibos en que según las constancias de los expedientes debían figurar las alteraciones. De esos recibos se encuentran algunos en poder de la comisión y pertenecen a constructores bien conocidos. (Aquí el señor intendente lee una lista de nombres).

Se desprende de esto, señor presidente, que no ha existido ningún propósito de ocultación, cuando se ha hecho intervenir a tanta gente en la investigación, sobre todo si se tiene en cuenta, que esos recibos no eran necesarios para establecer las alteraciones, porque ellas surgían de la confrontación de los expedientes con los talonarios.

No se ha querido dar publicidad por la prensa a ese asunto hasta que la investigación estuviera totalmente terminada, con el propósito de no entorpecerla y también de tratar, en primer término, que los dineros que fueron sustraídos fueran restituidos a las arcas municipales.

La intendencia abrigaba el propósito de terminar la investigación administrativa por enviar los antecedentes al concejo y hacer las demás gestiones que corresponden, tratando entretanto de asegurar la reintegración de la suma citada.

Estos son los hechos, esquemáticamente relatados, que el concejo considerará, reservándose para volver a hacer uso de la palabra, si es necesario, más adelante.

Terminada la exposición del intendente municipal los concejales González Buñil y Catuogno hablaron insidiosamente, tratando de presentar al intendente interesado en encubrir al empleado defraudador.

El ciudadano Irujo contestó como correspondía a esas impertinencias.

LA PALABRA DE LOS CONCEJALES SOCIALISTAS

Acto seguido habló el concejal Brozini, empezando su exposición anotando las expresiones injuriosas dirigidas por los concejales radicales proponentes contra el intendente municipal, con la facilidad extraordinaria que caracteriza a esos miembros de la corporación para difamar. Uno de ellos ha calificado al jefe de la comuna de encubridor de un delito, y otro ha declarado que la buena administración socialista es pura mistificación.

Le interrumpe el señor Arrué, diciendo que, a su juicio nadie ha tratado de encubridor al intendente.

Segue hablando Bronzini, sosteniendo que se le ha hecho esa acusación al jefe de la comuna.

Luego agrega que el Departamento Ejecutivo ha cumplido con su deber en el asunto que se discute, en la forma que le ha dictado su ciencia y su conciencia. No admite, dijo, nadie que no sea un inocente o un malvado, sea capaz de poner en duda la integridad moral del actual intendente.

Más adelante agregó: El Departamento Ejecutivo ha ordenado la investigación de inmediato, después de conocido el primer indicio de sospecha. Ha nombrado para hacer la investigación a jefes de reparticiones, entre los cuales hay personas que no tienen con nosotros ninguna clase de vínculos, y hasta son, políticamente, en el buen sentido de la palabra, adversarios nuestros. Realizaron el trabajo material de esa investigación empleados subalternos. Fue llamado a declarar todo el premio de constructores.

Hasta los concejales radicales — dice — tenían conocimiento de que se estaba investigando con amplitud, sin reticencias, y algunos de ellos lo supieron hace un mes, al día siguiente de haberse decretado la investigación.

Continuando su exposición el concejal Bronzini dijo, más adelante: Pero el intendente no publicó el decreto sus-

PIDAN VINAGRE OMEGA DE PURO VINO LAGORIO y Cia. S. A.

— De acuerdo con el decreto de fecha 27 del corriente, por el cual se designa una comisión para practicar una investigación en la tesorería, el intendente municipal, resuelve: Art. 1.º Suspendase en el ejercicio de sus funciones al recaudador Adolfo Fernández, hasta tanto se verifique la investigación ordenada.

La comisión designada, en el desempeño de su cometido llamó para solicitar de los señores constructores los recibos en que según las constancias de los expedientes debían figurar las alteraciones. De esos recibos se encuentran algunos en poder de la comisión y pertenecen a constructores bien conocidos. (Aquí el señor intendente lee una lista de nombres).

Se desprende de esto, señor presidente, que no ha existido ningún propósito de ocultación, cuando se ha hecho intervenir a tanta gente en la investigación, sobre todo si se tiene en cuenta, que esos recibos no eran necesarios para establecer las alteraciones, porque ellas surgían de la confrontación de los expedientes con los talonarios.

No se ha querido dar publicidad por la prensa a ese asunto hasta que la investigación estuviera totalmente terminada, con el propósito de no entorpecerla y también de tratar, en primer término, que los dineros que fueron sustraídos fueran restituidos a las arcas municipales.

La intendencia abrigaba el propósito de terminar la investigación administrativa por enviar los antecedentes al concejo y hacer las demás gestiones que corresponden, tratando entretanto de asegurar la reintegración de la suma citada.

Estos son los hechos, esquemáticamente relatados, que el concejo considerará, reservándose para volver a hacer uso de la palabra, si es necesario, más adelante.

Terminada la exposición del intendente municipal los concejales González Buñil y Catuogno hablaron insidiosamente, tratando de presentar al intendente interesado en encubrir al empleado defraudador.

El ciudadano Irujo contestó como correspondía a esas impertinencias.

LA CAMARILLA FUE PUESTA EN DESCUBIERTO

CERES, 25 — Tal como lo anunciara LA VANGUARDIA, se realizó el mitin de protesta por la detención arbitraria de nuestro compatriota Salomón Rodríguez, y de reafirmación de los derechos del hombre y de las libertades ciudadanas.

El acto superó a todos los cálculos más optimistas. En efecto, a las 21.30 horas, el local del cine "Doré", en las veredas y corredor que da acceso a la confitería del mismo, encontrábase atestada de público. Y todo esto a pesar de la propaganda policial que la hizo en forma desecrada mediante amenazas de todo genero.

A las 21.15 abrió el acto el ciudadano Blanco, dando los motivos que habían inducido al Centro Socialista a organizarlo, siendo entre otros, a la acción de defender las prerrogativas consagradas por la constitución y el deseo de desagraviar al estimado maestro, y terminó presentando al delegado del Centro de Gálvez, compañero Monzón, quien dijo que su Centro, al tener conocimiento del acto que hoy se realizaba, había resuelto delegar en el la palabra de adhesión hacia el maestro ultrajado por los caudillos de tierra adentro y de solidaridad hacia los socialistas de Ceres.

Inmediatamente, y en medio de una general expectativa, empezó Salomón Rodríguez su interesante conferencia manteniendo pendiente de su palabra y por espacio de una hora y media la atención de 400 personas. Interesante sorte seguir paso a paso al orador en su documentada exposición dadas sus condiciones intelectuales por todos conocidas. Empezó relatando desde su iniciación, su accidentada carrera de maestro, en la provincia de Catamarca. Allí en el pequeño pueblo de Belén, mientras ejercía en una escuela provincial, criticó la actuación de un hombre de la situación, valiéndole su experiencia. En todas partes encontró a su más furioso enemigo, en el cura y en el caudillo; en apostolado en la verdad, su constante prédica por la dignificación del maestro argentino lo valieron siempre los ataques más insolentes de la prensa vil y una serie de sumarios administrativos; en los cuales, demás está decir, siempre logró imponerse a la perfidia. En el caso de Ceres, con un cúmulo de documentos en la mano, con una claridad diáfana, demostró la torpe manobra del jefe político del departamento San Cristóbal, Santiago Acaudi, ejercida como una venganza ruin de unas críticas que le hiciera en diferentes oportunidades por manejos en el ejercicio de sus funciones, para prueba las esas artimañas.

Refiriéndose al hecho que se le imputa citó una serie de contradicciones entre la camarilla que lo ha arrojado; en

EL CENTRO SOCIALISTA EXHIBIÓ DE SUS FILAS A ADOLFO FERNÁNDEZ

Como estaba anunciado, se realizó anoche, la asamblea extraordinaria que habían sido convocados los afiliados al Centro Socialista local.

La asamblea que se llevó a cabo en la presencia de sesenta afiliados, después de considerar la indigna conducta del edil Adolfo Fernández, resolvió por medio de una votación unánime y por unanimidad de todos los votos presentes, expulsar de las filas al Partido, al ciudadano Adolfo Fernández y hacer conocer esta resolución al Comité Ejecutivo Nacional del Partido y a la Junta Ejecutiva de la Provincia Socialista provincial y darle amplia publicidad por medio de la prensa.

De acuerdo con lo dispuesto en los estatutos del partido, la resolución será sometida al voto general de los afiliados que no estuvieron presentes a la asamblea.

LA DECLARACION PROPUESTA POR LOS CONCEJALES SOCIALISTAS Y VOTADA POR EL CONCEJO

Oída la exposición del señor intendente municipal, de la que resulta: que, en posesión de los primeros indicios de incorrección cometida en la tesorería por un empleado municipal, ordenó de inmediato se instruyera una amplia investigación, dictando con ese propósito el decreto de fecha 27 de abril ppdo, y suspendiendo en sus funciones tres días después de esa fecha, al empleado Adolfo Fernández;

Que la investigación, aplicada a todos los documentos existentes en la recaudación y relacionados con los impuestos percibidos durante todo el tiempo que ha estado al frente de esa repartición el empleado acusado, ha dado por resultado, al día de hoy, establecer que ha sido defraudada a la comuna la suma de \$ 8.490,26, a que alcanzará, según el intendente municipal, dado

INFORMACION DEL INTERIOR

SANTA FE

En Ceres se realizó con éxito el acto de desagravio al profesor Salomón Rodríguez

— De acuerdo con el decreto de fecha 27 del corriente, por el cual se designa una comisión para practicar una investigación en la tesorería, el intendente municipal, resuelve: Art. 1.º Suspendase en el ejercicio de sus funciones al recaudador Adolfo Fernández, hasta tanto se verifique la investigación ordenada.

La comisión designada, en el desempeño de su cometido llamó para solicitar de los señores constructores los recibos en que según las constancias de los expedientes debían figurar las alteraciones. De esos recibos se encuentran algunos en poder de la comisión y pertenecen a constructores bien conocidos. (Aquí el señor intendente lee una lista de nombres).

Se desprende de esto, señor presidente, que no ha existido ningún propósito de ocultación, cuando se ha hecho intervenir a tanta gente en la investigación, sobre todo si se tiene en cuenta, que esos recibos no eran necesarios para establecer las alteraciones, porque ellas surgían de la confrontación de los expedientes con los talonarios.

No se ha querido dar publicidad por la prensa a ese asunto hasta que la investigación estuviera totalmente terminada, con el propósito de no entorpecerla y también de tratar, en primer término, que los dineros que fueron sustraídos fueran restituidos a las arcas municipales.

La intendencia abrigaba el propósito de terminar la investigación administrativa por enviar los antecedentes al concejo y hacer las demás gestiones que corresponden, tratando entretanto de asegurar la reintegración de la suma citada.

Estos son los hechos, esquemáticamente relatados, que el concejo considerará, reservándose para volver a hacer uso de la palabra, si es necesario, más adelante.

Terminada la exposición del intendente municipal los concejales González Buñil y Catuogno hablaron insidiosamente, tratando de presentar al intendente interesado en encubrir al empleado defraudador.

El ciudadano Irujo contestó como correspondía a esas impertinencias.

USE ZAPATILLAS LANGOSTA



MATILDE SERAO EL PAIS DEL HOLGORIO

— De acuerdo con el decreto de fecha 27 del corriente, por el cual se designa una comisión para practicar una investigación en la tesorería, el intendente municipal, resuelve: Art. 1.º Suspendase en el ejercicio de sus funciones al recaudador Adolfo Fernández, hasta tanto se verifique la investigación ordenada.

La comisión designada, en el desempeño de su cometido llamó para solicitar de los señores constructores los recibos en que según las constancias de los expedientes debían figurar las alteraciones. De esos recibos se encuentran algunos en poder de la comisión y pertenecen a constructores bien conocidos. (Aquí el señor intendente lee una lista de nombres).

Se desprende de esto, señor presidente, que no ha existido ningún propósito de ocultación, cuando se ha hecho intervenir a tanta gente en la investigación, sobre todo si se tiene en cuenta, que esos recibos no eran necesarios para establecer las alteraciones, porque ellas surgían de la confrontación de los expedientes con los talonarios.

No se ha querido dar publicidad por la prensa a ese asunto hasta que la investigación estuviera totalmente terminada, con el propósito de no entorpecerla y también de tratar, en primer término, que los dineros que fueron sustraídos fueran restituidos a las arcas municipales.

La intendencia abrigaba el propósito de terminar la investigación administrativa por enviar los antecedentes al concejo y hacer las demás gestiones que corresponden, tratando entretanto de asegurar la reintegración de la suma citada.

Estos son los hechos, esquemáticamente relatados, que el concejo considerará, reservándose para volver a hacer uso de la palabra, si es necesario, más adelante.

Terminada la exposición del intendente municipal los concejales González Buñil y Catuogno hablaron insidiosamente, tratando de presentar al intendente interesado en encubrir al empleado defraudador.

El ciudadano Irujo contestó como correspondía a esas impertinencias.

El diputado Repetto, en su interesante conferencia, fué continuamente interrumpido por los aplausos del auditorio

— De acuerdo con el decreto de fecha 27 del corriente, por el cual se designa una comisión para practicar una investigación en la tesorería, el intendente municipal, resuelve: Art. 1.º Suspendase en el ejercicio de sus funciones al recaudador Adolfo Fernández, hasta tanto se verifique la investigación ordenada.

La comisión designada, en el desempeño de su cometido llamó para solicitar de los señores constructores los recibos en que según las constancias de los expedientes debían figurar las alteraciones. De esos recibos se encuentran algunos en poder de la comisión y pertenecen a constructores bien conocidos. (Aquí el señor intendente lee una lista de nombres).

Se desprende de esto, señor presidente, que no ha existido ningún propósito de ocultación, cuando se ha hecho intervenir a tanta gente en la investigación, sobre todo si se tiene en cuenta, que esos recibos no eran necesarios para establecer las alteraciones, porque ellas surgían de la confrontación de los expedientes con los talonarios.

No se ha querido dar publicidad por la prensa a ese asunto hasta que la investigación estuviera totalmente terminada, con el propósito de no entorpecerla y también de tratar, en primer término, que los dineros que fueron sustraídos fueran restituidos a las arcas municipales.

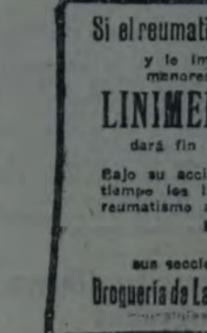
La intendencia abrigaba el propósito de terminar la investigación administrativa por enviar los antecedentes al concejo y hacer las demás gestiones que corresponden, tratando entretanto de asegurar la reintegración de la suma citada.

Estos son los hechos, esquemáticamente relatados, que el concejo considerará, reservándose para volver a hacer uso de la palabra, si es necesario, más adelante.

Terminada la exposición del intendente municipal los concejales González Buñil y Catuogno hablaron insidiosamente, tratando de presentar al intendente interesado en encubrir al empleado defraudador.

El ciudadano Irujo contestó como correspondía a esas impertinencias.

Si el reumatismo lo tiene costraído y le imposibilita hasta los menores movimientos, al LINIMENTO SAN LUIS dará fin a sus padecimientos.



Bajo su acción desaparecen en pocos tiempos los insupportables dolores del reumatismo agudo y crónico, clónico, EN VENTA: sus seccionos y toda farmacia Droguería de La Estrella Lda., Defensa 215

— De acuerdo con el decreto de fecha 27 del corriente, por el cual se designa una comisión para practicar una investigación en la tesorería, el intendente municipal, resuelve: Art. 1.º Suspendase en el ejercicio de sus funciones al recaudador Adolfo Fernández, hasta tanto se verifique la investigación ordenada.

La comisión designada, en el desempeño de su cometido llamó para solicitar de los señores constructores los recibos en que según las constancias de los expedientes debían figurar las alteraciones. De esos recibos se encuentran algunos en poder de la comisión y pertenecen a constructores bien conocidos. (Aquí el señor intendente lee una lista de nombres).

Se desprende de esto, señor presidente, que no ha existido ningún propósito de ocultación, cuando se ha hecho intervenir a tanta gente en la investigación, sobre todo si se tiene en cuenta, que esos recibos no eran necesarios para establecer las alteraciones, porque ellas surgían de la confrontación de los expedientes con los talonarios.

No se ha querido dar publicidad por la prensa a ese asunto hasta que la investigación estuviera totalmente terminada, con el propósito de no entorpecerla y también de tratar, en primer término, que los dineros que fueron sustraídos fueran restituidos a las arcas municipales.

La intendencia abrigaba el propósito de terminar la investigación administrativa por enviar los antecedentes al concejo y hacer las demás gestiones que corresponden, tratando entretanto de asegurar la reintegración de la suma citada.

Estos son los hechos, esquemáticamente relatados, que el concejo considerará, reservándose para volver a hacer uso de la palabra, si es necesario, más adelante.

Terminada la exposición del intendente municipal los concejales González Buñil y Catuogno hablaron insidiosamente, tratando de presentar al intendente interesado en encubrir al empleado defraudador.

El ciudadano Irujo contestó como correspondía a esas impertinencias.

PARTIDO SOCIALISTA

NOTICIAS MARÍTIMAS

F. C. O.

Comité Ejecutivo Nacional

Informe de las comisiones de B. y C. de...

Renovación del Fichero

Se reanuda a las federaciones...

Conferencias organizadas por los Centros y Juventudes

MARANA VIERNES... DOMINGO 29...

CAPITAL FEDERACION SOCIALISTA

Proposiciones de los centros al próximo congreso...

CONTRA LA PLAGA DEL JUEGO Y LA COMPLICIDAD DE LA POLICIA

Los secretarios de los centros de las secciones...

NUEVO CARTEL DEL ENROLAMIENTO

Los carteles del nuevo enrolamiento...

SANTA FE Asambleas y reuniones

Resario (secciones 1a y 2a) - Paraguay 353...

Asambleas y reuniones

Sección 7a. (Cabalito Norte) - Cabalito 67...

Confederación Socialista Deportiva

Comisión de estatutos - Se reunirá el sábado...

Selección mecánica de semillas

Noticias recibidas de La Pampa, dan cuenta del éxito...

PUBLICACIONES

Martin Fierro - La editorial 'Martin Fierro'...

CORREO

B. Andrés - O'Brien - Por razones de espacio...

Juventudes socialistas

J. S. "Eugenio Altamirano" - Asamblea el sábado...

Próximo festival

Biblioteca "Héctor Denis" (anexo al Centro Socialista de la 7a. Caballito Norte)...

Diversas

Centro Socialista de la sección 1a (Vélez Sarsfield)...

Resoluciones varias

Centro Socialista de la sección 9a - Este Centro, en su asamblea de fecha 23...

BUENOS AIRES Asambleas y reuniones

Comité electoral de Avellaneda - Sus miembros están citados a reunión para mañana...

Actos varios

Biblioteca "Esteban Echeverría" - En su local, el viernes...

CORDOBA Asambleas y reuniones

Córdoba (sección 1a, capital) - Asamblea extraordinaria...

TUCUMAN FEDERACION SOCIALISTA

REUNION DEL 18 DE MAYO DE 1927 - Presentes: Heredia, Díaz López, Pérez González...

SITUACION DE LOS PAQUETES

Paquetes ingleses - Alcántara, en el puerto, saldrá el 25 para Southampton...

Instrucción pública y popular

CIRCULO UNIVERSITARIO INTER-MERANDUS - Asambleas - Los adherentes de este círculo...

SERVICIO DE CORRESPONDENCIA A LLEGAR

26 - Conto Verde, de Europa y Brasil, con fechas hasta el 13 de mayo.

A SALIR

26 - Cap Norte, para Brasil y Europa a las 8 (alcance en el puerto a las 14).

MOVIMIENTO EN EL PUERTO

Entradas - Inglés Tottenham, de Cardiff, con carga, en la dársena sur.

SITUACION DE LOS PAQUETES

Paquetes ingleses - Alcántara, en el puerto, saldrá el 25 para Southampton.

Instrucción pública y popular

CIRCULO UNIVERSITARIO INTER-MERANDUS - Asambleas - Los adherentes de este círculo...

Ramal de Calefú al Oeste

Se comunica que de acuerdo con el decreto del P. E. de fecha 26 de abril pdo., el día 1.º de junio 1927 será abierto al servicio público...

INAUGURACION

Se comunica que de acuerdo con el decreto del P. E. de fecha 26 de abril pdo., el día 1.º de junio 1927 será abierto al servicio público...

LA ADMINISTRACION

Del Ferrocarril Oeste de Buenos Aires ESTACION ONCE



Teatros - Cinematógrafos - Radiotelefonía

TEATROS - COLON - Temporada lirica de 1927. HOY, a las 14.30: Rigoletto. NACIONAL - Compañía nacional de saltos, comedia y dramas P. de Caravalló...

AUDICIONES RADIOTELEFONICAS

PROGRAMA PARA HOY - OLIVOS (L O T) - De 11.30 a 13.00 - Orquesta típica Balneario...

ESTA ES LA MARAVILLA DEL MUNDO - La revolución en la industria del fonógrafo...

"Cerveza Invierno" La mejor cerveza para la estación

BANCOS

Banco Hipotecario Nacional
CONDICIONES GENERALES DE LOS REMATES
1o. - Los remates están sujetos a la aprobación del directorio...

BANCO DE ITALIA y RIO DE LA PLATA
Fundado el 19 de agosto de 1877
Representaciones oficiales Argentinas e Italianas
SUCURSALES: En Italia, en la Capital Federal y en toda la República.
Casa Matriz, Bs. Aires Bm. Mitre 434, 448, 460 y 468

CAPITAL
El día 6 de junio, a horas 14.30, en el local del Banco, calle 25 de Mayo...

CORDOBA
El día 21 de Mayo, a horas 14, en el local de la Sucursal del Banco en Córdoba...

LA PLATA
El día 9 de junio, a horas 14, en el local de la Sucursal del Banco en La Plata...

BANCO EL HOGAR ARGENTINO
Fundado en septiembre de 1889. - Capital realizado, \$ 49.845.470...

REMATES

ALEJANDRO J. CLAISSE (hijo)
Quinta "LAS MERCEDES"
Sobre las Avenidas La Plata, Chiclana y Caseros. Frente a las Avenidas Cruz y Riestra. - Adquirido totalmente pago.
143 LOTES EN 120 MENSUALIDADES SIN BASE
El DOMINGO 29 de Mayo, a las 14 (2 p. m.)

Alberto D. Justo
En Floresta. 115 lotes, Avenida Chicago, Coronel Cárdenas, Tandil...

Banco de Galicia y Buenos Aires
Fundado en 1808
Capital realizado y \$ 18.711.996.33 m/n
Fondo de reservas \$ 1.147.050.25

Depósitos en liras italianas
Se reciben en depósito a vista y a plazo a los mejores tipos: Girros, Vales Postales y Cartas de Crédito...

Nuevo Banco Italiano
FUNDADO EN 1887
PLAZA DE MAYO
Capital realizado, \$ 6.000.000
Reservas, \$ 8.200.000
7 Sucursales Urbanas - Sucursales en Avellaneda, San Fernando, Rosario y Santa Fe

Asociación O. de Socorros Mutuos
En esta sociedad, constituida y semintegrada por trabajadores, tienen cabida todas las personas de ambos sexos, desde 5 hasta 55 años de edad.

SALVADOR BORRELLO
Por quiebra judicial-Impronta BOULOGNE SUR MER 617
El JUEVES 3 DE JUNIO, a las 14 horas. Renunciar, orden del síndico de la quiebra de Naranzo y Benítez, Juez doctor Matienzo, secretaria del doctor Zavalla Lagos...

PROFESIONALES

SECRETAS - PIEL
Tratamiento de las enfermedades venéreas - sífilis, gonorrea - orfiasis, impotencia viril, P.I.P.I., eczema, psoriasis, lepra, etc. con el específico DERMICAL. - Abonos económicos. Clínica "Dr. CANTARRELLA, LAVALLE 923 - De 17 a 21 horas.

Dr. Enrique Dickmann
Ha trasladado su consultorio a la calle Salta 221, Horno de consulta: de 13 a 14. U. T. Mayo 1216.

Dr. M. CORNERO
Ex Director del Hospital Naval ATIENDE ESPECIALMENTE Venéreas - Sífilis
ABONOS PRIMERA CONSULTA, GRATIS
CORRIENTES 1737 De 9 a 11 y de 17 a 19

Enfermedades de señoras
SANGRE, MATRIZ, OVARIOS, RAYOS X
Dr. MANUEL COPELLO
Moreno 835 - De 11 a 12 y de 14 a 18
UNICAMENTE PIEL Y SANGRE
Doctor Spilinger, Uterinas, Secretas y Señoras. Várices, Ulceras, Corrientes 1973 (13 a 15) y Gornit 4218 (18 a 20).

Dr. ENRIQUE MOUCHET
MEDICO
Enfermedades Internas, nerviosas y venéreas. Profesor de la Universidad. Pasteur 532. Consultas: martes, jueves y sábados, de 14 a 16.

Dr. DEMETRIO ARANOVICH
Ha trasladado su consultorio a la calle Corrientes 2366. - Consultas, de 13 a 16. Unión Telefónica 5506 Mitre

CLINICA DENTAL POPULAR
DEL CIRUJANO DENTISTA
J. M. SOSA
EXTRACCIONES SIN DOLOR
y todos los demás trabajos dentarios en general. - Taller mecánico en la casa. - Trabajo camorado y precios módicos. Horario: de 9 a 12 y de 14 a 20. Calle PATRICIOS 391, esquina Diamante U. T. 21 Barracas 2165

Dr. ADOLFO DICKMANN
DENTISTA
Enfermedades de la boca y de los dientes. - Calle 626 (torcer piso). - U. T. 44 Junca 976. - Consultas: de 12 a 16 y en horas convenientes previamente.

Dr. JUAN CHERKOFF
Dentista - Cirujano del Hospital de Av. Corrientes de 7 a 10 - SALTA 221 - U. T. 1216. En Talleres, T. C. S. PAVEN 610, de 9 a 12.

CLINICA DENTAL
J.S. Guestrino
CIRUJANO DENTISTA
Extracciones sin dolor
DIENTES ARTIFICIALES de todas clases
Honorarios módicos
CORRIENTES 4315
de 9 a 12 y de 15 a 21 hs.
El horario de 15 a 21 es dedicado a empleados y obreros.
CORRIENTES 1211, esq. LIBERTAD
de 13 a 14 horas.

ABOGADOS
Dr. ARTURO VERA
ABOGADO
Asuntos civiles, comerciales y criminales en la capital y provincia de Buenos Aires. Buenos Aires: Cangallo 1572, U. T. 38 Mayo 4023. - QUILMES: Mitre 460.

JOSE E. PFLIEGER
ABOGADO
PERITO MERCANTIL
Asuntos civiles, comerciales y criminales. Tucumán 1535 (2o. piso), U. T. 6721 Mayo.

Humberto Barraza y José Rozas
ABOGADOS
Asuntos Judiciales en la provincia de Buenos Aires. Ecuador: calle 42 No. 934, La Plata. - Particular: Avacicho 136

Tintorería MARTINEZ
Limpiar y planchar 1 traje \$ 4
Teñir >>> 1 >>> 7
SE DA VUELTA A TRAJES Y SOBRETODOS
VICTORIA 942
U. T. 4681, RIVADAVIA

GUIDO CASAZZA
ELECTRICIDAD Y MECANICA
Conservación de ascensores. Oficina técnica, Liniers 773. Taller, Liniers 673. U. T. 4314 Mitre. V.2016.

INDUSTRIA NACIONAL
Fábrica de Fósforos de PAPEL
MARCA MANTERO
100 Fósforos por 0.05 ctvs.
Soc. An. J. MANTERO y BALZA Lda.
Av. MITRE 2300 U. T. 765 Av. Avellaneda. Av. 268 Av.

MANIQUI
La France Ortega
B. MITRE 1123
GAONA 150
La más importante fábrica de América BUENOS AIRES
Sucursal en Montevideo SORIANO 868

CHAPAS
Abacos y sellos de goma. Placas a bronzo, chapas esmaltadas, fechadoras y numeradoras. - SAENZ PENA 153 - U. T. 2512 Rivadavia. P. BARREIRO - Buenos Aires

TALLER DE RELOJERIA
Se garantiza el trabajo y se ofrece un prontitud y comoro
SANTA FE 1459 - JUAN SINAGHI

GRABADOS, SELLOS DE GOMA
IMPRESION ENRIQUE BARÉS
GRAPAS GRABADAS NUMERADORES
ESMALTADAS FECHADORAS
MEX PUERTAS PERFORADORAS
537 VICTORIA 537 - SARMIENTO 825
U. T. 0392, Av. U. T. 1991, Riv. BUENOS AIRES
CIDANSE CATALOGOS

BRONCERIA
Lámparas y mecheros a gas. Lámparas económicas, comodidad y confort. La luz más hermosa del mundo.
R. HAUPT y M. PIZZA
VICTORIA 3273, BUENOS AIRES

LA COLMENA
SOCIEDAD DE AHORROS EN PARTICIPACION
Creada y Administrada por el Banco Popular Argentino
Reciben AHORROS que se invierten en DEBENTURES HIPOTECARIAS del mismo Banco de 6 1/2% los que a la cotización actual producen una renta de:
(7%)
Bm. MITRE 370 PIDA PROSPECTOS.

ROVEDA
Large advertisement for ROVEDA with a large graphic of the brand name.

A 0.50 DISCOS DOBLES liquidos la acreditada "Casa Chica"
Cambio discos usados por otros también usados, cobrando 0.30 por el canje de cada uno; continuamente discos nuevos para selccionar
COMPRA Discos viejos o rotos (no Columbia) En efectivo 0.60 el kilo; EN MERCADERIA 0.80
COMPOSTURAS Gramófonos: Victorias: Membranitas "Ward". MECANICO EXPERTO
"CASA CHICA", de A. Ward, Salta 674-676. De Aires, U. T. 0141 Riv. SUPLEMENTO "AMALIA MOLINA", DISCOS, ULTIMAS NOVEDADES.

Edictos judiciales

Por disposición del señor juez de primera instancia en lo civil de la capital, federal doctor Gastón Federico Tobal, es cita, llama y emplaza por el término de treinta días, a contar desde la primera publicación del presente, a todos los que se consideren con derecho a las plazas dejadas por don RAMON ZAVALLA, ya sean como herederos o acreedores, para que, dentro de dicho término, comparezcan por ante su juzgado y secretaría del que suscribe a deducir sus acciones en forma, bajo apercibimiento de lo que hubiere lugar por derecho. - Buenos Aires, diciembre 18 de 1926. - Doctor Rodolfo Mandona Paz, secretario. V.1016

El señor juez de primera instancia en lo civil de la capital de la república doctor Vedia y Mitre, ha dispuesto se cite, llama y emplaza, por el término de treinta días, a contar desde la primera publicación del presente, a todos los que se consideren con derecho a los bienes dejados por don ROQUE REINA o ROQUE FELIX RENNA, ya sean como herederos o acreedores, para que dentro de dicho término comparezcan a deducir sus acciones en forma, por ante su juzgado y secretaría del que suscribe, bajo apercibimiento de lo que hubiere lugar por derecho. - Buenos Aires, diciembre 18 de 1926. - Doctor Miguel Echegaray, secretario. V.1116

El señor juez de la instancia en lo civil de la capital de la república, doctor Vedia y Mitre, ha dispuesto se cite, llama y emplaza, por el término de treinta días, a contar desde la primera publicación del presente, a todos los que se consideren con derecho a los bienes dejados por don LEOPOLDO REY, ya sean como herederos o acreedores, para que dentro de dicho término comparezcan a deducir sus acciones en forma, por ante su juzgado y secretaría del que suscribe, bajo apercibimiento de lo que hubiere lugar por derecho. - Buenos Aires, mayo 6 de 1927. - Francisco D. Quesada, secretario. V. 1216

EL SOCIALISTA
Diario de Madrid. Información doctrinaria y de política obrera internacional. Suscripción mensual, \$ 1.50. - Agentes: Miguel Nuñez, Cangallo 2072 - Buenos Aires.

AUX MÉJICO 1302 CHARPENTIERS
CASA ESPECIAL EN ROPA PARA EL TRABAJO Y PARA EL CAMPO
FUNDADA EN 1888
TRAJES A LA CAZADORA
EN GABARDINAS, EN CORDEROY, EN CASIMIRES
Soliciten Catálogo y Muestras
MAYNARD & FÈVRE
Todo pedido de catálogo es atendido de inmediato; por consiguiente, si no es recibido por el interesado en seguida, sírvase solicitarlo nuevamente.

AUTOMOVILISMO

EL PROBLEMA DE REFRIGERACION DE MOTORES PARA AUTOMOVILES

Dificultades que vencer
Por Luis LAGOIN, Ingeniero E. C. P.

Seguramente que ahora no se nos ocurriría — como le pasó a Diesel en 1893 — construir un motor sin ninguna manera de refrigeración: la experiencia de los últimos veinticinco años nos ha demostrado que tal motor no funcionaría largo tiempo.

La refrigeración tiene, sin embargo, sus defectos, y es todo un dilema a balancear entre la necesidad de emplearla y los inconvenientes de que adolece. Estos inconvenientes son de todas clases.

INCONVENIENTES DE LAS PAREDES MUY FRIAS

Una pared muy fría hace que las calorías contenidas en el gas se escapen a través del metal y no se trans-

feren a la molécula. Y por la razón indicada, hay que felicitar a los incendios espontáneos sean una excepción: el medio de propagación de la flama tiene que estar preparado, porque de otra suerte ¿qué tal nos iría si todo pedazo de madera, por ejemplo, al instante de ponerse en contacto con el aire ambiente se inflamase? En tal caso ¿por qué la mezcla explosiva de gases no se incendiaría desde su formación en el carburador?

En un motor la combinación no comienza sino a unos 550 grados. Por consiguiente, si las moléculas se hallan en contacto con paredes bastante frías, para que tengan que sostenerse a temperaturas inferiores que las indicadas, entonces tales moléculas son perdidas para la acción motriz, y al fin son eva-

se efectuó bañando la válvula de admisión.

INCONVENIENTES DE LAS PAREDES DE TEMPERATURAS DESIGUALES

Todas las paredes de un cilindro son metálicas; se dilatan por efecto del calor proporcionalmente a sus aumentos de temperatura. Así un motor por, perfecto que sea se deforma por el calor, porque, sea como sea, las temperaturas, en marcha, varían. Conviene, pues, evitar esas deformaciones por muchas razones. La primera es porque impiden el buen funcionamiento de los órganos móviles, y en general desequilibran el organismo, ocasionando frotamientos inútiles que disminuyen el rendimiento, los que pueden ser aún perjudiciales porque a menudo ocasionan el atascamiento del motor.

Quitando al cilindro su redondez hacen irregular el movimiento de los pistones y pueden hasta separar los segmentos, que hay que reconocer que no son de elasticidad indefinida. Igualmente ocasionan trastornos en las válvulas, etcétera.

Estas deformaciones se producen con más frecuencia cuando el motor cuenta con sistema de refrigeración por aire. En la refrigeración al agua, las diferencias de temperatura ocasionan otros males menos frecuentes al motor del automóvil, es verdad, pero cuyos peligros hay que señalar. En ciertos motores fijos esos males toman a veces las proporciones de un verdadero desastre, y un error de construcción produciría en nuestros motores defectos análogos.

Se trata de diferencias notables de temperatura en partes muy cercanas de una misma pieza. El caso se produce especialmente cuando hay aisladores metálicos superpuestos cerca de la válvula de escape. Púedese, por ejemplo, querer simplificar el mecanismo quitando la cámara de agua entre el cilindro y el comienzo del canal de escape: este lugar, pues, mal enfriado se dilata en su extremidad; las partes vecinas no siguen este movimiento y se produce la ruptura, el cilindro se raja y el motor queda inútil.

LAS TRES NECESIDADES QUE HAY DE REFRIGERAR LOS CILINDROS

La primera razón que se tuvo para refrigerar el motor, fué que a altas

temperaturas los pistones no funcionaban en los cilindros. Cuando los aceites lubricantes llegan a temperaturas extremas se queman, se descomponen o se volatilizan. Esto inconveniente, es verdad que en la actualidad es menor, pues los más afectos a esto son los aceites vegetales, pero ahora podemos disponer de aceites minerales de todas clases y aún de lubricantes sólidos como el grafito. Los trastornos de lubricación no provienen jamás en un motor de automóvil por enfriamiento insuficiente sino por la combustión defectuosa de la mezcla detonante. Esta mala combustión se deriva o de ignición defectuosa o de la pobreza de la mezcla. En ambos casos la flama dura aun cuando el pistón ha desahogado las paredes contra las que se mueve. Entonces, el oxígeno no estando aun combinado al combustible, ataca al aceite lubricante y lo hace desaparecer de manera que el pistón frota las paredes en seco, con lo que se calienta y se atranca.

Hay que refrigerar en seguida los cilindros para que los gases frescos no estén a muy alta temperatura cuando se cierra la válvula de admisión. Mientras más fríos son los gases el peso que de ellos contiene el cilindro es más elevado. Así, a 0 grados C. un litro de mezcla de gasolina y aire, conteniendo un 15 o/o de exceso de aire, desplazaría una energía de 350 kilogrametros; a 100 grados C. esta energía no pasaría de unos 260 kilogrametros.

Cada uno de estos litros se mide en el cilindro al momento que la válvula del pistón y el fin de la absorción ha llevado la presión atmosférica, digamos, a 1 (fig. 1). Si en ese instante la temperatura pasa de los 10 grados C. ordinarios, la energía desplegada sería aún más débil; se reduciría a 200 kilogrametros 1° en 1 proviene por una parte, del calor de los gases dejados al fondo del cilindro por el pistón al fin de su

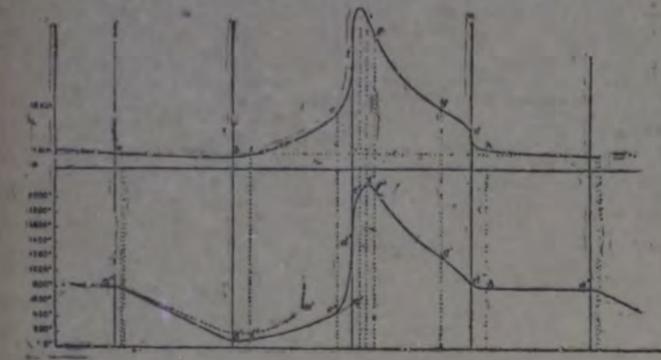


Fig. 1. — Temperaturas medias de los gases durante un ciclo

formen en trabajo. Eso, pues, significa una pérdida de energía tan real como cuando se escapan los gases del cilindro pasando a lo largo de los segmentos que no estuviesen herméticamente cerrados o por las válvulas mal ajustadas. Estos dos últimos casos no son perjudiciales sino cuando implican una pérdida de energía.

Hay que notar que las pérdidas no le quitan calor útil al gas, sino cuando se hallan a temperatura suficientemente frías, es decir, a menos de 150 o 200 grados. Si su temperatura es superior, no se calienta más, sino durante su escape. Este calentamiento puede afectar la lubricación, pero no tiene acción alguna directa sobre el rendimiento, ya que las calorías que pasan así a través de las paredes quedan totalmente perdidas para el trabajo puesto que van con gases quemados.

Otros inconvenientes de las paredes frías son de orden químico. Las moléculas del combustible y las del oxígeno por más que se trate de unirlos, no se combinarán si su temperatura es insuficiente. La propagación de la flama a estas moléculas no se produce sino porque las moléculas vecinas, ardiendo, las han calentado hasta el punto debido: en todo el cilindro se desarrolla un incendio que se propaga de moléculas

cerca de las que por haber podido subir hasta la temperatura adecuada produjeron un rendimiento de trabajo; y siendo evacuadas intactas, no implican sino una pérdida para el depósito de gasolina.

Este inconveniente del frío es en especial dañino a las paredes de la cámara de combustión, porque en un motor que funciona correctamente la combustión debe terminar antes que el pistón haya comenzado a recorrer la parte aislada. Si esta parte es fría puede ocasionar otros inconvenientes pero no puede destruir las moléculas combinadas; sólo un calor excesivo puede producir este resultado.

Las partes de la cámara de combustión que pueden ser enfriadas de manera tan desventajosa son las que se hallan junto a la válvula de admisión. Esto nos demuestra que a toda costa hay que evitar que el agua que baña esas partes sea demasiado fría.

Una vez que se han calentado en debida forma los gases que vienen del acumulador para ayudar a su volatilización, no conviene que ese calor que llevan las moléculas vaya a perderse al ir a calentar paredes que uno se obstina en enfriar por la parte exterior.

La llegada al motor del agua de refrigeración, enfriada por su paso por el radiador no debe jamás dejarse que

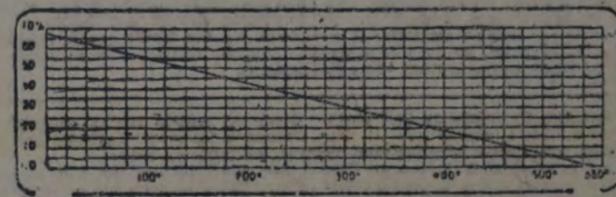


Fig. 2. — Rendimientos teóricos en relación con el máximo de las paredes

tando la cámara de agua entre el cilindro y el comienzo del canal de escape: este lugar, pues, mal enfriado se dilata en su extremidad; las partes vecinas no siguen este movimiento y se produce la ruptura, el cilindro se raja y el motor queda inútil.

curso de escape en a, y, por otra, del calentamiento de los gases nuevos por las paredes cálidas del cilindro. Gracias a un calentamiento muy fuerte la curva a'b' (fig. 1) se desarrollaría según la línea punteada hasta una altura que podría ser doble de la dibujada a trazos sencillos. Todas las anotaciones de 1° serían entonces dobles, y en x' se llegaría a la temperatura de explosión espontánea, mucho antes del momento adecuado e' para la ignición. Esta es la tercera razón que obliga a re-

CINTA PARA FRENOS

No tiene similar!
Es un producto científico!

NO CHILLA - NO GASTA LOS TAMBORES - NO PATINA
NO ES AFECTADA POR EL CALOR, AGUA O ACEITE

"La calidad subsiste mucho después que el precio se ha olvidado"

DURA TRES VECES MAS QUE CUALQUIER OTRA CINTA

Tenemos en existencia más de 150 medidas para cualquier marca de automóvil!

UNICOS IMPORTADORES

ANDERSON, LEVANTI & Co.
471 ALSINA 483 BUENOS AIRES

Cómo se evitan las pérdidas de fuerza en el automóvil

Aunque el automóvil de nuestros días es una máquina muy eficiente, está muy lejos de ser un mecanismo de cien por cien de rendimiento.

Cuando se considera, que de la energía total producida en las cámaras de combustión del motor, aproximadamente solo el 40 o 45 o/o de esta energía se entrega a las ruedas traseras en la forma de fuerza utilizable, se ve lo importante que es la conservación de la cantidad más ínfima de fuerza, evitando por todos los medios posibles las pérdidas de la misma.

Todo el mundo sabe que ninguna máquina puede funcionar sin que haya fricción, como también sabe que la fricción ocasiona pérdidas de fuerza motriz; por lo tanto, cuanto se la pueda reducir en los automóviles constituye una economía neta de consumo de nafta. A la vez que aminora el desgaste del motor, y así prolonga la vida de éste.

Por consiguiente, es del mayor interés para el automovilista tratar de disminuir en cuanto sea posible esta fricción, ya que no se la puede eliminar del todo. El remedio es simple. Consiste en usar cojinetes de alta eficacia, larga duración y económicos en el consumo de lubricantes, o sea cojinetes a bolillas, en emplear lubricantes apropiados y en prestar la debida atención a las necesidades de la lubricación.

El automovilista que haya adoptado

estas medidas ha hecho lo posible para reducir a un mínimo las pérdidas de fuerza ocasionadas por la fricción.

Otras causas de pérdida de fuerza son los residuos carbonosos, que se depositan en la cámara de combustión y en los asientos de las válvulas permitiendo así los escapes de gas, además de los que se producen cuando la nafta no está bien ajustada con una muy buena, al cuerpo del cilindro. También pueden ocurrir escapes de gas por las juntas roscadas de las bujías o de cualquier otro accesorio instalado en el cilindro.

Un carburador mal ajustado también desperdicia la fuerza, y del mismo modo debe procurarse que la mezcla de combustible esté bien equilibrada, que rinda la mayor utilidad. De una mezcla de combustible demasiado rica resulta una combustión lenta, no hay la explosión debida y gran parte de gas se pierde por el escape sin aprovechar su energía.

Todos los carburadores modernos tienen algún sistema de ajuste sencillo, de modo que cualquier automovilista, prestando un poco de atención a este detalle, sin dificultad puede regular dicha mezcla para que dé el máximo de rendimiento con un mínimo de desperdicio.

El embrague es otra de las causas de pérdida de fuerza. Mientras está en buen estado no causa molestia ninguna; pero cuando empieza a faltar y a arrastrarse, consume mucha fuerza. En esta pieza, generalmente, no recibe el cuidado que necesita; por estar situado en un lugar incómodo de alcanzar, por cuya razón, muchos choferes lo ignoran y se arregan el mal antes de tratar de remediarlo. Lo correcto, cuando se necesita cierto patinaje es lavar con agua de kerosene y nafta, si el embrague es seco, y kerosene solo, si es húmedo. Después de bien limpio, si se usa, debe jerserle ocurrir bien, antes de hacer funcionar, echando unas gotas de aceite a los cojinetes, y si es posible, cambiar el aceite nuevo que acompaña a la fábrica. Y si en caso de fuerza una operación no se hubiese resultado, debe proseguirse a desmontarlo y a cambiar las superficies gastadas, según el sistema de desahorro de que está provisto el coche.

Otra cosa que influye directamente en el consumo de fuerza, es la presión de los neumáticos. Si estos se están inflados a la presión debida, el coeficiente de rodamiento se reduce, resultando un retraso apreciable en la marcha del vehículo; además una deflación insuficiente de los neumáticos es funesta para ellos.

Cierta cantidad de la fuerza producida por el motor es empleada para accionar los varios accesorios, como el ventilador, el generador de corriente, la bomba de agua, la bomba de nafta, etc. Todos ellos son indispensables para el funcionamiento eficiente del motor, y es necesario cuidarlos lo mejor que a los cojinetes, y si es posible, cambiarlos al momento que se gastan. De fuerza sea lo más reducido posible.

Diariamente se ven auto coches cargados con el motor funcionando; esto también significa un desperdicio de fuerza, y por más pequeñas que puedan parecer las cantidades así gastadas, resultan en proporciones considerables.

El automovilista debe recordar que no puede hacer funcionar eficientemente su motor, si no presta la debida atención a todas las piezas del mecanismo.

Es comparativamente tan pequeña la proporción de la energía total producida por la combustión de la nafta que se transfiere a las ruedas traseras, que el conductor del automóvil debe procurar hacerla toda utilizable y aprovechar en cuanto sea posible. Esto sólo puede hacerse ejerciendo un cuidado minucioso de todo el mecanismo de accionamiento.

La vaporización de la esencia es una causa de enfriamiento que se combate por un calentamiento, sea del aire, sea de la mezcla, antes de su entrada al cilindro. Si la válvula de admisión arroja esos gases sobre la cabeza de la válvula de escape o alrededor de ella, tropieza allí con una pared cálida donde podrán tomar parte de las calorías que necesitan. Esta extracción de calorías es por lo demás de una utilidad incontestable para el mejoramiento del motor.

Reciprocamente, los gases ardientes, al momento de su expulsión por la válvula de escape pasan por delante de la válvula de admisión y la calentada. Estas tres ventajas merecen ser examinadas. Exigen disposiciones especiales ante las cuales a menudo desmayan los constructores. En la figura III damos el dispositivo más apropiado.

REFRIGERACION DEL AGUA

La refrigeración del agua es cómoda porque permite refrescar la parte que se desea y con la intensidad que se desea.

El primer requisito será enviar el

LOS AFAMADOS ACEITES

Viscosine-Rigolina

SON

GENUINAMENTE RUSOS



Заводъ Микералькихъ Масля Я. Эльрихъ и Ко., Рига.

Fotografía de la fábrica de aceites lubricantes en: Riga.

EDUARDO CASTEX L^{TDA.}
SOC. AN. COMERCIAL E INDUSTRIAL
SARMIENTO 320 U. T. 6122, AVENIDA

¡¡ CHAUFFEURS !!

Los Aceites Lubrificantes Rusos

Viscosine-Rigolina

Son reconocidos como los mejores en el mundo entero por su pureza, su esmerado refinamiento y sus cualidades lubricantes.

Los aceites rusos resisten las más elevadas temperaturas y no forman carbonos.

RECHAZAD ACEITES DE OTRAS PROCEDENCIAS

Las latas de Rigolina llevan dentro un disco que da derecho a un premio de valor.

En caso que su proveedor no tuviera existencias avise a los únicos introductores

Y AVIACION

LA CONTINUIDAD DEL PROGRESO AERONAUTICO Y LAS PROMESAS DE LA TECNICA ACTUAL

MEJORAMIENTO DE LAS "PERFORMANCES" DE LOS AVIONES MODERNOS

Si se conservan las formas hasta ahora clásicas del avión, si no se utilizan los motores de tipos conocidos hoy en día, los mejoramientos que permitan esperar los estudios técnicos y las experiencias de laboratorio son débiles, y todo hace creer que la Aviación sigue en este género hacia límites que alcanzará próximamente. Sin embargo, la variación en un sentido conveniente de las tres series de características que hemos enumerado en nuestro precedente artículo puede siempre producir una mejora de las "performances".

La reducción del peso total del aparato por ejemplo, quedando todas las demás características constantes, permite siempre obtener una ganancia en las "performances", y, en particular, en la subida o ascensión. Para disminuir este peso total, quedando constante la carga útil levantada, es preciso, en primer término, buscar de reducir, a resistencia igual, el peso del planeador. De este, el beneficio es completo. Un estudio muy profundo de los detalles de construcción permite siempre aligerar un aparato demasiado rápidamente concebido.

La ligereza puede ser buscada igualmente por el conjunto del planeador, eligiendo vigas de células de gran altura, proporcionando grandes momentos de inercia, con poca materia. Este es el caso de las células multiplanas. Desgraciadamente, esta concepción, que hace esperar las líneas del planeador, está lejos de ser la mejor, bajo el punto de vista aerodinámico.

El aligeramiento siempre ventajoso es el del motor y sus accesorios, a condición, bien entendido, de conservar la potencia, la robustez y la duración. Este aligeramiento lleva consigo el aligeramiento del aparato y permite, a "performances" iguales, levantar más carga útil, o, a carga útil igual, obtener mejores "performances".

La reducción del consumo específico del motor proporciona las mismas ventajas; reduce, además, los gastos de funcionamiento y hace más económico el empleo del avión. En lo que concierne a las características aerodinámicas, las ganancias se obtienen por la juiciosa elección del perfil de ala y por la reducción de las resistencias parásitas. Parece difícil mejorar mucho los buenos perfiles que conocemos; también es, sobre todo hacia la reducción de las resistencias parásitas, hacia donde se orientan las investigaciones de los ingenieros.

Para esto simplifican al máximo el esquema de la célula, para hacer las formas tan limpias como les sea posible.

Se busca realizar el fuselaje completamente cerrado, con tren escamoteable desapareciendo en vuelo. Es la orientación hacia la solución ideal del monoplano sin obstrucciones, sin barra exterior, sin protuberancias, sin agujeros, con

una superficie tan lisa como sea posible. Desgraciadamente, las dificultades de construcción imponen soluciones intermedias. El monoplano de alas montadas en falso, necesita efectivamente, el empleo de alas gruesas. Así, pues, si para los grandes aviones estas alas presentan la ventaja de poder servir para instalar en ellas los motores, los depósitos y diversos accesorios, para los pequeños

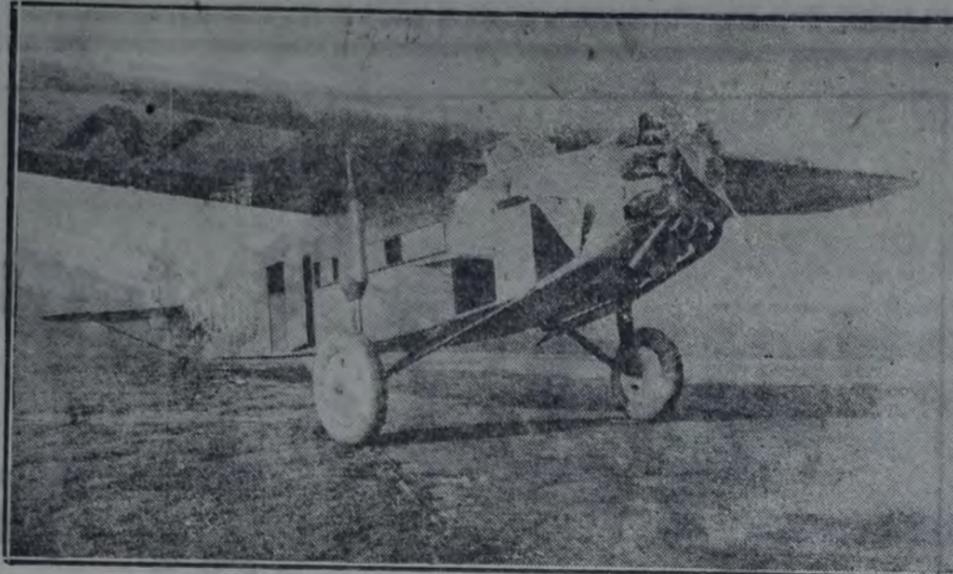
Este aligeramiento conduce siempre a la adopción de células con barras exteriores: Multiplican Farman o Hanriot; Sesquiplanos Bréguet; monoplanos con mástiles; Nieuport o Gourdou. Estas soluciones dan los aparatos de "record" de altura o de vuelo a vela sin motor.

b) La busca de las mejores cualidades aerodinámicas cualquiera que sea

motor con la altura, que numerosos estudios actuales tienden a realizar, nos permite esperar mejoras importantes en las "performances" de altura.

MEJORAS EN LA SEGURIDAD DE LOS AVIONES MODERNOS

Aparte de los progresos realizados para las mejoras de las "performances", hay otros particularmente importantes



APARATO FOKKER F. VII (El más moderno de los aviones comerciales).

Los aparatos tienen el inconveniente de imponer armaduras de pequeña altura total, que no pueden ser sólidas sino por la superabundancia de material. Sus ventajas aerodinámicas están entonces compensadas en parte por el aumento del peso del planeador.

En todos los casos es indispensable alejar de las alas y más particularmente de sus caras dorsales, toda pieza o accesorio susceptible de turbar el deslizamiento del aire y reunir en un número mínimo de cuerpo fuselado todos los elementos constitutivos, aun a riesgo de aumentar ligeramente la cuaderna maestra.

Es igualmente necesario alisar todas superficies en contacto con el aire para reducir, en cuanto sea posible, las resistencias de frotamiento.

Resultan del conjunto de las consideraciones precedentes dos orientaciones diferentes en la construcción de los aviones modernos:

a) La búsqueda de aligeramiento del planeador en el máximo, justificada por el hecho de que no es admisible transportar sino un pequeño peso útil con una construcción de peso considerable,

que corresponden al aumento de la seguridad de vuelo, asunto respecto del cual hemos ya hablado reiteradas veces.

Este crecimiento de la seguridad resulta, en primer lugar, de la mejora en las condiciones de construcción; mejor adaptación de los materiales, reglas severas impuestas por los servicios técnicos.

En cada país hay que reconocer en este punto que la ayuda del Estado a los constructores, algunas veces ayuda impuesta, fué de la más alta utilidad y obligó a muchos constructores a perfeccionar sus métodos y a completar felizmente los estudios en ocasiones acertadas con que se hubieran conformado ellos.

Por último, la adaptación de numerosos instrumentos de comprobación y de protección:

Instrumentos de comprobación del motor, Instrumentos de comprobación del vuelo y de la orientación, Instrumentos de protección contra la rotura, paracaídas, Instrumentos de protección contra el fuego, extintores; permite al piloto te-

ner a su disposición medios de defensa eficaces contra la mayor parte de los incidentes a bordo, que pueden arrastrar consigo el accidente, con frecuencia mortal. Desgraciadamente, la seguridad mortal del despegue y del aterrizaje, tan necesaria para el desenvolvimiento futuro de la aviación, no ha sido mejorada, y la técnica actual no nos deja esperar por este lado felices mejoras próximas.

El avión continúa siempre, en su salida como en su llegada, sometido a severas leyes que hacen delicado su empleo.

En los primeros momentos de alzar el vuelo, como en el momento de su aterrizaje parecido a un proyectil, sigue una trayectoria bien determinada. No puede separarse sino con maniobras acrobáticas con frecuencia peligrosas. Necesita para partir, como para aterrizar, una larga línea recta, y esto es un grave inconveniente. Defecto que no solamente no ha podido ser atenuado desde que el avión existe, sino que más bien, va aumentando al paso y medida que las otras cualidades del avión mejoran.

Cuanto más rápido el avión, más terreno precisa para despegar y posarse en el aterrizaje y, por tanto, más espacio libre necesita para aterrizar.

Para obtener este aterrizaje, tanto más seguro cuanto más lento sea, la técnica actual es un poco impotente. Hay que volver a dar al avión cualidades de buen planeador en el momento del despegue y del aterrizaje, y se necesita también darle un medio de frenaje eficaz a fin de que pueda reducir rápidamente su velocidad para tomar tierra. Lo que se ha hecho en este sentido en superficie variable o curvatura variable no ha podido proporcionar solución realmente acertada, y el aumento de la seguridad de funcionamiento de los motores, evitando averiar al despegar, no dará jamás una solución enteramente satisfactoria.

En resumen: el progreso regular de la Aviación parecería limitado si no se contase con las mejoras que la técnica actual nos promete.

No podemos tener esperanzas en las ideas nuevas, que no faltarán jamás a nuestros inventores; ideas nuevas con frecuencia revolucionarias, que tal vez darán a la aviación, más allá de sus cualidades actuales, la ocasión para el nuevo vuelo triunfal.

Debemos aún esperar nuevos metales o aleaciones ligeras, permitiendo reducir siempre más el peso de la construc-

ción. Debemos esperar, igualmente, motores basados en nuevos principios, que permitan reducir muy sensiblemente el peso de los motores actuales.

No es ya temerario pensar que próximamente tendremos buenos motores comerciales que no pasarán más de 500 gramos por caballo de vapor.

Debemos esperar, igualmente, motores de más débil consumo específico, consumo que pueda ser un día reducido a cerca de la mitad, en relación con el del motor medio de hoy en día.

Debemos esperar también que nuevos procedimientos nos permitan reducir las resistencias al avance, procedimientos creando, por ejemplo, en la superficie de las alas o de los cuerpos fuselados, disminuciones de resistencias análogas a las que han permitido multiplicar el alcance de ciertos proyectiles.

Podemos contar asimismo con la realización de motores de potencia constante con la altura, con la puesta a punto de la hélice, de paso y diámetro variables, permitiendo utilizar mejor la potencia de estos motores.

Tal vez también debemos esperar procedimientos de propulsión de mejor rendimiento que la hélice, procedimientos basados, por ejemplo, en principios de reacción directa. Se necesita, por fin, y sobre todo, no contentarse con aumentar sin cesar las "performances" de los aviones sin inquietarse por las comodidades más o menos precarias que tienen para dejar el suelo o volver a tomar contacto con él. El avión arma de guerra no es la finalidad única del progreso. Preferimos ver los esfuerzos de todos tender hacia la realización del avión del porvenir: el avión instrumento de trabajo y de prosperidad, el avión lazo de unión de los pueblos civilizados, el avión instrumento de penetración de la civilización. Este avión, destinado al turismo o al transporte comercial, deberá poseer una cualidad fundamental que el avión moderno está lejos de tener.

Se necesita que el avión despegue y aterrice fácilmente, sin riesgo, sobre un terreno exiguo; se necesita que sea capaz de alzar el vuelo y posarse sensiblemente vertical. Nada en la técnica actual de la aviación nos permite esperar tal progreso. Para alcanzarlo, los investigadores no deben vadear en salir de los senderos que surcamos y registrar desde hace algunos años.

Para llegar a esta perfección, ¿deberá metamorfosearse el avión? Es probable. A una cualidad nueva corresponderán, sin duda, órganos nuevos que harán del avión, cuyas formas no son familiares, un instrumento que aun no nos es posible concebir siquiera.

Todos los trabajos en este sentido deben ser alentados. Los únicos que por el momento han podido tomar forma son aquellos que tienen por cima realizar la teoría del helicóptero, pero aun no han dado resultados satisfactorios. Sus progresos son tantos y penosos, sus apostólas aun no tienen más que mérito, y debemos desearles el éxito a tan valientes investigadores, porque de sus

el botón colocado sobre el pistón. Elevando éste, se cierra la cámara superior y se comprime violentamente la esencia en esa última, empujándola con fuerza a través de la materia filtrante, haciendo de ésta su camino normal. Las impurezas caen a la cámara inferior y se evacúan normalmente con el líquido bajando el pistón por una simple presión, esta vez dulcemente.

LOS PROGRESOS DEL AUTOMOVIL

PURIFIQUEMOS EL AIRE QUE ENTRA AL CARBURADOR

Uno de los progresos más importantes obtenidos tras largas investigaciones en automovilismo es el de la purificación del aire neutralizando los elementos extraños, separando por una parte la entrada del aire y por otra la del aceite al carburador.

A este respecto, a la última exposición del automóvil habida en Francia, se han presentado muchos accesorios nuevos de la más grande utilidad, cuya explicación breve damos aquí.

El aparato cuya fotografía va a continuación tipo Zenith, por el cual entra el aire al carburador, tiene la virtud de cargarlo de múltiples impurezas, las cuales estorban el funcionamiento regular y rompen la homogeneidad, de paso que motivan otros inconvenientes serios.

Penetrando el aire en la cuba del carburador por dos sistemas de tangente de dirección inversa, el aire es alijado inmediatamente de la mejor parte de las impurezas (75 o/o) por el efecto de la fuerza centrífuga. El resto se elimina por el pasaje del aire por un sistema de tubos especiales colocados dentro del recipiente, cuyos tubos hallan sus ejes en su base y libres en su extremidad superior, teniendo la extremidad libre guarnecida por caucho, lo que permite el funcionamiento perfecto de la aspiración del aire.

Los tubos contienen pequeños resortes interiores que mantienen un diámetro constante, que se generaliza también en el filtro.

La limpieza de este aparato es poco menos que inútil, y raramente indispensable.

Como se ve, se trata de algo simple. Sin embargo, es necesario esperar los resultados, lo que nosotros en todo caso podemos decir es que gracias al aparato, padécese recorrer los caminos más sucios y atravesar las atmósferas más

cargadas de cuerpos extraños, sin que la carburación sufra en lo más mínimo.

LAS CARROCERIAS DE MADERA TORNEADA

Con excepción de las carrocerías de acero, toda caja de automóvil implica un armazón de madera.

Para construir este armazón se cortan generalmente los tablones y se colocan en una forma apropiada.

Pero tal sistema de construcción es largo y costoso al mismo tiempo que

la elaboración de las piezas implica una pérdida grande de madera.

Un constructor inglés tuvo la buena idea de fabricar todas las carrocerías en madera torneada, curvada al vapor y después secada. Las secciones obtenidas de esta manera son de una precisión perfecta. Gracias a este método, toda pérdida de materias se evita, no siendo más necesario pegarlos entre sí, haciendo más fácil la construcción de la carrocería, que resulta más liviana y más económica.

Agréguese a lo precedente que el armazón construido con el sistema de la madera torneada es siempre más sólido que el construido por maderas talladas, porque en lugar de sufrir cortes y ligaduras, la fibra de la madera queda intacta en su largo.

Con este método la resistencia de la madera, dejando intacta su textura, no altera la cohesión íntima de sus elementos, queda entera y por lo tanto es indudablemente superior a la del anterior sistema.

Y esto no es todo. Por la misma razón que la carrocería labrada con este sistema es de resistencia mejor, ella permite la construcción con piezas com-

plementarias menos pesadas. Esto representa una ventaja que no todos saben apreciar debidamente.

EL FILTRO DEPURADOR DE ESENCIAS ENTERAMENTE METALICO

El filtro depurador de esencias Saplan cuyo croquis se transcribe a continuación, es de una concepción absolutamente original.

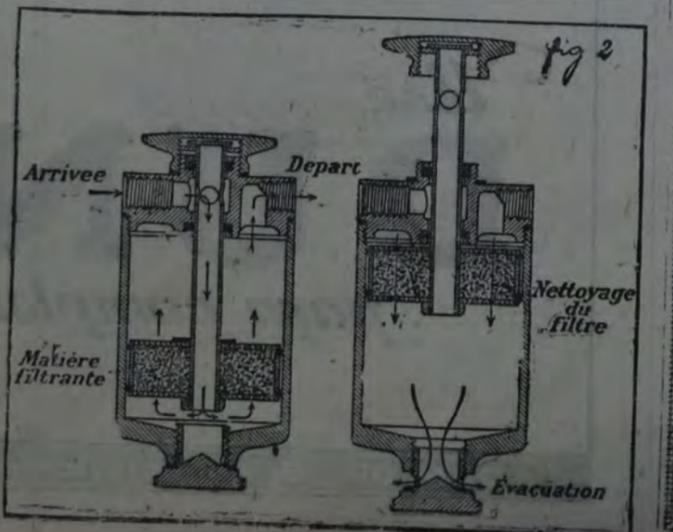
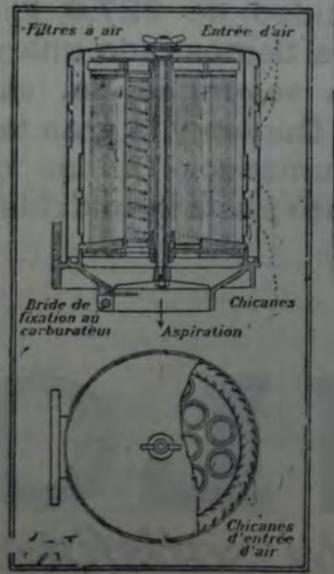
Es de construcción enteramente metálica, y no requiere el uso de ninguna materia plástica.

La parte filtrante es constituida por un gran número de cuerpos metálicos extremadamente pequeños, depositados en un recipiente que hace de pistón.

Este filtro elimina radicalmente todo cuerpo extraño y no produce ningún frenaje por la ausencia de esencias. Efectivamente su consumo es de sesenta litros por hora por una columna de esencia de treinta centímetros (automóvil) y de doscientos litros por el modelo de aviación.

El modelo cuyo croquis corresponde a la figura 2, indica cómo se orca automáticamente la limpieza del filtro y la evacuación de las impurezas.

Se abre la boca inferior, se aprieta



PERSAN BENZOCASTOR OIL
El lubricante regulador

RUGBY
MOTOR CONTINENTAL
30 CABALLOS DE FUERZA
CARROCERIA HAYES-HUNT
COMODA Y BIEN TERMINADA
ECONOMICO POTENTE
DURADERO
DOBLE FAETON
\$ 2.190 m/n
S/W BUENOS AIRES
IMPORTADORES:
DITLEVSEN & Cia. Casa Matriz
COCHABAMBA 54
BUENOS AIRES

AUTOMOVILISMO

METODOS Y APARATOS SENCILLOS PARA DETERMINAR LAS PROPIEDADES DE ACEITES Y GRASAS LUBRIFICANTES :: Por Raymondo F. Yafan

La práctica de la lubricación científica no solamente ahorrará lubricante, sino también reducirá el consumo de fuerza y contribuirá muchísimo a la duración de la maquinaria. Pocos establecimientos prestan la atención debida al problema de la lubricación, perdiéndose miles de pesos anualmente por dicha causa.

El autor de este trabajo ha tenido experiencia considerable de los problemas de lubricación, y lo que expone en los párrafos siguientes ha sido producto de largos estudios y observaciones referentes a la lubricación sistemática y científica.

En muchas fábricas de importancia existe la costumbre de usar un solo aceite lubricante en todo el establecimiento. Esto es una equivocación y origina graves pérdidas.

El mismo aceite lubricante común que se usa para grandes máquinas de taladrar es usado también en husillos taladradores pequeños, y el mismo aceite que se aplica a éstos se hace servir para cojinetes de esas volantes. Dicha lubricación es anticientífica, insuficiente y costosa.

Debe haber en uso tantos diferentes tipos como se necesitan.

Para usar estos aceites de una manera inteligente los cojinetes a superficies de fricción de la maquinaria, deben clasificarse en cuatro distintos grados: livianos, medianos, pesados y especiales.

Para el hombre encargado de la lubricación es tan fácil llevar cuatro aceites en una caja yendo por la fábrica como llevar uno, llenando cada cojinete con una misma clase de aceite, sin tener para nada en cuenta la velocidad o el peso del eje.

Lo dicho sobre el aceite lubricante, se repite también para las grasas con el mismo destino; deben usarse cuando menos dos clases de grasa en el taller.

Los aceites, por cuanto al uso que de ellos se hace para lubricar, deben sólo diferir en su viscosidad, es decir, su grado de fluidez. Para cojinetes me-

dianos el aceite usado deberá tener una viscosidad algo menor, y para los cojinetes muy pesados deben escogerse aceites muy viscosos.

El aceite especial es usado cuando los cojinetes están sujetos a calor o frío o trabajos anormales excesivos; por ejemplo, para maquinaria frigorífica es necesario un aceite que resista los cambios de temperatura. En otra maquinaria sujeta a temperaturas elevadas se usará el mismo tipo de aceite, esto es, uno que no sea afectado por elevaciones de temperatura.

El encargado de repartir el aceite en un taller debería estar instruido respecto al uso y aplicación adecuado del lubricante. Si un hombre tiene conciencia de la importancia de su trabajo y se le obliga a darse cuenta de que su tarea es tan importante como la de otro cualquiera, probablemente pondrá más cuidado y pondrá un interés mayor en su trabajo que de otra manera. Se puede muy fácilmente hacerle apreciar el valor y la necesidad de una lubricación científica y en lo sucesivo prestará su ayuda en sistematizar la lubricación en el taller. Esto ocurrirá especialmente si se trata de un joven inteligente y con aspiraciones, siempre que se le dé libertad suficiente para que ejercite su iniciativa.

Los cojinetes lubricados con grasa deben clasificarse de la misma manera que los lubricantes con aceite. Sin embargo, se encontrará que raras veces serán necesarios más de dos clases de grasa. Las superficies deslizantes deben ser clasificadas según la velocidad y peso del mismo modo que las superficies giratorias.

El lubricador debe también saber cómo cuidar los cojinetes averiados. Aunque esto es importante se experimentará muy poca dificultad por este concepto si las máquinas son lubricadas propiamente, pues cuando, así se haga pocos cojinetes se calentarán demasiado.

Antes de pasar más adelante consideraremos por un momento la verdadera naturaleza del rozamiento. Esto nos dará el conocimiento más perfecto del problema de la lubricación. Para hacer clara la relación entre el rozamiento y la lubricación imaginaremos un cuerpo descansando sobre un plano inclinado.

El ángulo del plano sobre el cual descansa el cuerpo es tal que el rozamiento estático (fricción de descanso) evitará que el cuerpo resbale. Quedará entendido que el rozamiento entre el cuerpo y el plano dependerá de tres factores: el peso o presión del cuerpo, el ángulo del plano inclinado y las condiciones de todas las superficies de contacto.

Si un aceite lubricante es colocado entre el plano y el cuerpo se verá que el cuerpo adquiere movimiento respecto al plano.

Si el lubricante introducido entre las superficies es demasiado viscoso, el movimiento será muy reducido y si se usa un aceite ultraviscoso el movimiento quedará anulado enteramente, lo cual prueba que un aceite lubricante no es necesariamente un lubricante en todos los casos.

Antes de que se introdujera el lubricante entre el plano y el cuerpo las depresiones infinitesimales entre la superficie del cuerpo y el plano se acomodaron entre sí. El rozamiento resultante contrarresta enteramente la fuerza de la gravedad que de otra manera sería la causa de que el cuerpo adquiriera movimiento. La introducción de un lubricante entre las superficies de contacto del plano, y el cuerpo las sepa-

ra enteramente y anula entre las dos el rozamiento, que pasa a tener lugar entre la superficie del aceite lubricante y el cuerpo. El que el aceite introducido en las superficies sea demasiado viscoso o no dependerá enteramente del peso y presión del cuerpo. Si éste es leve, podrá emplearse un aceite muy delgado. Por un peso dado del cuerpo se encontrará necesario un lubricante con características específicas con el fin de obtener una eficiencia máxima.

Cuanto más se aproxima a dichas condiciones en el taller, menos será la disipación de fuerza motriz. Considerando la importancia del problema y lo

acil de su solución, los fabricantes se están haciendo una injusticia a sí mismos al no lubricar a sus máquinas de acuerdo con principios científicos.

El surtido de aceite lubricante que adquiere un taller o fábrica de mediana importancia en general es bastante grande para justificar un examen cuidadoso de sus propiedades para demostrar si cumple con las especificaciones y si es igual a la muestra sometida al controlarse el suministro. El trabajo necesario para demostrar los distintos valores referentes a las propiedades de los aceites comprados no requiere mucho gasto de tiempo o de dinero y con

la ayuda de la información y de los aparatos descritos en este tratado, cualquier joven de una inteligencia regular puede efectuar las pruebas con toda la seguridad de obtener resultados en los que se pueda tener confianza.

Existen varios métodos bastante seguros por los cuales la viscosidad o un aceite puede determinarse. El más adaptado para ser usado en un establecimiento pequeño se describe a continuación. Está basado sobre un principio muy sencillo y fácilmente entendido. Se deja salir una cantidad dada de aceite a una temperatura definida por un orificio de un tamaño dado. Co-

el tiempo empleado para pasar, se miden todos los factores necesarios para calcular la viscosidad de ese aceite. El instrumento necesario para determinar la viscosidad es extremadamente sencillo y puede hacerse de un modo muy rápido.

Los medidores de viscosidad que se pueden comprar en los establecimientos que venden instrumentos científicos, pero son muy caros y la pequeña diferencia de exactitud entre dichos aparatos y el que puede construirse en el mismo taller no es bastante grande para justificar el gasto de referencia. El instrumento que se describe a continuación

trabajos tal vez salga un día el progreso, y todos aquellos que, como ellos, tienen una imaginación muy fecunda deben soñar con el vuelo vertical. Cuando hayan encontrado esta máquina del porvenir, avión, helicóptero o lo que sea, habrán abierto una vía triunfal de progreso a la Aeronáutica universal.

(De "Alas", Madrid).

Las llantas acanaladas

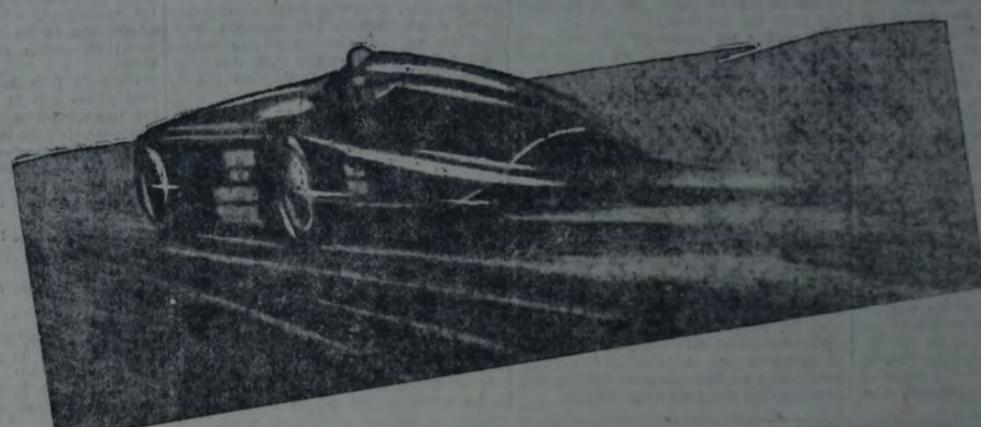
En nuestra edición del 10 de mayo corriente, nos hemos ocupado del éxito que vienen dando las llantas acanaladas.

La noticia que entonces dimos como primicia, viene confirmada, por los resultados dados por el uso de la mencionada llanta en las grandes pruebas de estos últimos tiempos.

Se nos informa que el automóvil usado por el mayor Segrave hallábase equipado con llantas acanaladas, y que éste, en presencia de los óptimos resultados obtenidos al batir el record mundial de velocidad mandó un cablegrama a la Dunlop Rubber Co. Ltd. inventores y fabricantes de la llanta acanalada haciéndole saber que, a su criterio, las llantas y neumáticos usados eran perfectos.

Sin duda alguna el uso de estas llantas se generalizará en todas las fábricas de automóviles dentro de poco tiempo por sus notables ventajas.

327.9 KMS. POR HORA



El record mundial de velocidad sobre neumáticos y llantas acanaladas DUNLOP

El Mayor Segrave al llegar a la asombrosa velocidad de 327.9 kilómetros por hora, ha demostrado una vez más la absoluta seguridad de las llantas acanaladas Dunlop y la gran tenacidad de los neumáticos Dunlop que han podido resistir a esta formidable prueba.

Use **DUNLOP** para completa satisfacción

DUNLOP... El Pneumático de DURACION EXTRAORDINARIA

Y A V I A C I O N

cuación no puede de ninguna manera considerarse inferior. Es un equipo práctico de perfecta confianza para todos los usos ordinarios.

Las características generales de construcción del medidor de viscosidad están indicadas en la figura 1. Primeramente se hace un depósito doble. Este consiste en un depósito exterior de hoja de lata, en el cual se coloca convenientemente otro pequeño latón. Este debe tener una capacidad un poco mayor de 55 centímetros cúbicos, y la superficie interior debe estar bien pulida. Conociendo la dificultad de obtener un depósito pequeño de latón de este tamaño y forma el autor ideó el instrumento de manera que pudiera usarse un tubo de latón pequeño para reemplazar el depósito de latón. El tubo puede soldarse en su sitio según se indica. Hay que hacer notar que la junta resplandeciente debe ser perfectamente impermeable. De lo contrario penetraría el agua, lo cual perjudicaría mucho el resultado. El orificio situado en el fondo del aparato debe estar hecho de una pieza de latón taladrada hasta el tamaño conveniente.

Será tal vez necesario hacer experimentos para producir el agujero del diámetro adecuado. Dicho agujero debe ser bastante grande para permitir la salida en 15 segundos de 50 centímetros cúbicos de agua a 15.3 grados C. Este requerimiento no necesita de muchos experimentos difíciles. Será necesario empezar con un taladro pequeño no aumentando el diámetro del agujero con un taladro mayor hasta que tenga el tamaño adecuado.

Esto supone poco trabajo, y el único aparato poco usual que se necesita es un cronómetro. Al instrumento se le colocan tres pies, que pueden ser hechos de latón o cualquier otro material disponible. Haciendo tres agujeros en el fondo del depósito mayor y pasando por los mismos piezas debidamente roscadas en su extremidad, pueden luego sujetarse los pies en su sitio por medio de pequeñas tuercas de latón. Una vez hecha esta operación, se cubren bien las partes interiores con soldadura para evitar fugas de agua.

Se habilita un pequeño soporte para sostener los termómetros. La construcción de esta parte del instrumento está claramente indicada. Se verá que se habilitó el medio de ajustar los termómetros, los cuales deben ser de un tamaño y forma convenientes, semejantes a los empleados en los laboratorios de química; los más baratos serán suficientes y no será necesario gastar mucho dinero para obtenerlos. Uno de los termómetros está sostenida en el agua y el otro sumergido en el aceite. Está entendido, naturalmente, que ambos deben estar graduados en la misma escala. Para completar el instrumento se necesitará una jauría química de 60 c. c. de capacidad.

Ahora, una vez descripta la construcción del medidor de viscosidad, dedicaremos atención a su uso. Para manejarlo es más importante buen cuidado que maestría. Será necesario un cronómetro además del equipo. Unos 55 o 60 c. c. de aceite que se quiera probar es colocado en el depósito de latón. Luego se pone agua en el depósito exterior de modo que el nivel de la misma llegue a la misma altura que el aceite. Entonces se ponen los termómetros en su sitio y se aplica el calor del depósito exterior.

Se usa un agitador de vidrio para remover el agua continuamente a fin de que se produzca una temperatura más uniforme. Se sabe que la temperatura del agua se eleva mucho más rápidamente que la del aceite y por dicha razón será necesario retirar el calor ocasionalmente para permitir que el aceite llegue a la misma temperatura que el agua. Deben vigilarse bien los termómetros y en el instante en que ambos lleguen a 65 grados, se abrirá el agujero, permitiendo la caída del aceite en el matraz.

En el instante en que se retira el matraz se pone en marcha el cronómetro y se para cuando el nivel del aceite llega a la señal de 50 c. c. en el matraz. Sabiendo el tiempo requerido para la salida de dicha cantidad de aceite, la viscosidad del mismo puede determinarse muy fácilmente.

Cuando el encargado de las compras recibe una muestra de aceite de una refinería, la viscosidad de la citada muestra debe ser determinada. Así cuando se recibe la consignación, puede comprarse su viscosidad con la muestra.

Después que el aparato ha sido usado, debe ser limpiado muy cuidadosamente y guardarse para usos futuros. El interior del depósito de aceite será limpiado con un trapo empapado a gasolina.

Muchas veces, el aceite contaminado de ácido encuentra salida en el mercado. Esto resulta invariablemente del lavado inadecuado en la refinería. Naturalmente, todo aceite contiene una cantidad infinitesimal de ácido, pero a menudo este presenta una cantidad peligrosa y cuando dicho aceite es usado en los cojinetes ocurren siempre molestias.

La prueba del aceite es muy sencilla y puede hacerse con facilidad. Una pequeña muestra de aceite que se desea probar es colocada en un cubilete (fig. 2), introduciéndose luego en el mismo un poco de agua muy caliente. El contenido del tubo se agita entonces, permitiéndole luego que repose hasta que el agua se ha separado del aceite. Una vez aparte, se extrae el agua se prueba con papel de tornasol. Al sumergirse el papel de tornasol en el aceite, si el ácido está presente el citado papel se enrojece. Esta prueba no dará indicación de acidez si no hay una cantidad considerable de ácido.

El punto de inflamación de un aceite lubricante es la temperatura a que se inflama. Los aceites más viscosos tienen un punto alto mientras que los más delgados lo tienen más bajo. La prueba de inflamación es importante en aceites que deben usarse en altas temperaturas, como los empleados en los motores de gas o motores Diesel.

Para hacer esta prueba se coloca una muestra de aceite en un pequeño plato evaporador. Este plato se rodea con un baño de arena. Se aplica luego un soporte a la arena y la temperatura se eleva. Antes de aplicar el calor se sumerge un termómetro en el aceite. Cuando la temperatura de éste ha llegado a 148.9 grados C. o más, se aplica una llama a la superficie. Esto se hace a intervalos regulares, para cada 2.5 grados de elevación en la temperatura. Cuando ésta ha llegado a cierto punto, pequeñas llamas azules saltarán de la superficie del aceite cuando la llama grande se aproxima al mismo. Cuando la temperatura del aceite haya llegado al punto de combustión aparecerá una llama en la superficie, permaneciendo encendida. La temperatura del termómetro debe leerse en este punto. Si el aparato marca 265 grados C., el punto de combustión puede considerarse como de 265 grados.

Las pruebas de grasa lubricante son de mucha importancia, teniendo en cuenta las cantidades considerables que se usan comúnmente. Lo mismo que en el aceite la prueba de viscosidad para grasa es una buena indicación de las otras propiedades físicas de la grasa.

El pequeño y sencillo instrumento mostrado en la figura 3, es todo lo que se necesita para determinar la viscosidad comparativa de grasas distintas. Cuando se recibe una muestra de grasa puede medirse su viscosidad con dicho instrumento comparándose luego el resultado con el de otra muestra sacada de la consignación.

El medidor de viscosidad para grasa se hace fácilmente, según puede verse por el croquis. Se suspende una varilla de latón pulido, con la punta afilada en el extremo inferior. En el otro extremo se fija una onza de peso y se determina el tiempo requerido por la varilla para hundirse en el fondo de un vaso lleno de la grasa que se desea probar. Esto se hace tomando el tiempo con el cronómetro. Debe hacerse una pequeña marca en la varilla de latón de modo que esté nivelada con el indicador cuando la punta de la varilla llegue al fondo del vaso que contiene la grasa.

CREDITOS

EN 10 MESES

OFRECEMOS A TODO EL MUNDO LAS CONDICIONES MAS LIBERALES QUE JAMAS SE HAYAN CONCEDIDO:

Ampliaciones y renovaciones en el acto
Los artículos mejores y más baratos
Ningún desembolso adelantado
Largo plazo para el pago
Trámites rapidísimos.

LA CASA MAS CONVENIENTE PARA COMPRAS
A. CABEZAS
SARMIENTO ESQ SAN MARTIN
BUENOS AIRES

¡FRIO!

Le ofrecemos todo lo que necesite Vd. su familia y su hogar en las mejores condiciones de novedad de precio y de calidad.

A. CABEZAS

SARMIENTO ESQ. SAN MARTIN (BUENOS AIRES)

EL KEROSENE NO LUBRIFICA

Anteriormente se podía hacer durar mucho tiempo el aceite en el motor, agregando todos los días la cantidad consumida, pero sin vaciar el motor y sin renovar el aceite hasta después de tres o cuatro meses de uso. La primera razón, que justificaba ese sistema, era la naturaleza volátil de la nafta o gasolina de esos tiempos (hasta hace 10 o 12 años); la segunda razón era el mismo consumo diario de aceite, algo más fuerte que el de un moderno motor a explosión.

Nos referimos a motores en los cuales el aceite "no se volvía agua", pues no caía al cárter una cantidad apreciable de nafta mal quemada. La carburación de la nafta era tan fácil que los motores de esa época no tenían ni necesidad "cebador" para enriquecer momentáneamente la mezcla durante la puesta en marcha.

El aceite se ensuciaba, como se ensucia, ahora, con polvo del camino, con carbón, con limaduras metálicas; pero no perdía cuerpo, sino más bien lo aumentaba por efecto de la evaporación de sus partes más livianas y por esa gomosidad que se forma en el cárter cuando se condensa algo de agua y no se cambia con frecuencia todo el aceite. Es explicable que bajo esas condiciones, haya tenido aceptación general el sistema de lavar los motores con kerosene, y que los perjuicios de éste pasaran entonces desapercibidos.

El problema de hoy en día es muy distinto, pues ahora a la mayoría de los

EL PROBLEMA DE REFRIGERACION DE MOTORES PARA AUTOMOVILES

motores se les agrega poco o nada de aceite durante centenares de kilómetros, y en este recorrido el lubricante no sólo se ensucia con impurezas sólidas, sino que se va empobreciendo por la mezcla continua con nafta pesada, que le roba a la vez su cuerpo y su resistencia al calor. Bajo estas condiciones, la delgadísima capa de aceite que separa ambas superficies metálicas, se adelgaza aún más, hasta llegar, en un caso extremo, a romperse por la misma presión existente en el interior de los cilindros y en cada cojinete.

Imagínense los aros de los pistones de su motor, corriendo con una velocidad media de 400 a 600 metros por minuto, y separados del block por un espesor de aceite que normalmente es de 1/12 a 1/15 de milímetro. Ese aceite tiene que sufrir el calor de los cilindros, la presión de los gases y hasta la tensión misma de los aros, que de no ser resistida los haría rayarse y desgastarse contra el cilindro. Ahora suponga que usted mezcla ese aceite con un 5 o 6 por ciento de nafta y kerosene, lo cual basta para hacerle perder una tercera parte de su cuerpo, y el

EL PROBLEMA DE REFRIGERACION DE MOTORES PARA AUTOMOVILES

agua fría a que bañe la válvula de escape. El segundo requisito es que se coloque la salida del agua arriba de la válvula de admisión, o si eso fuere difícil, arriba de la de escape. El resto del cilindro bañado por agua casi estancada a unos 100° C., creciendo la temperatura a un lado de la pared, hace que el interior se conserve a una temperatura que puede variar entre 150° y 200° según el espesor del metal.

Este sistema de curso muy corto entre la entrada y la salida del agua es sumamente ventajoso con circulación por bomba centrífuga, porque reduce al mínimo las pérdidas de carga. Con el termómetro hay que crear la diferencia de densidad sobre el motor, lo que no es posible a menos que el motor esté muy bajo en el chasis y el radiador muy alto. En la mayoría de las ocasiones la bomba se hace indispensable, lo que el agua; pero si cuarenta veces mayor.

El problema consiste en refrescar el cilindro enviándole una corriente uniforme de aire; en refrescar energéticamente la válvula de escape y sus inmediaciones, desembarazándola de todos los órganos vecinos dejándola expuesta a un viento violento, y a hacer lo contrario con la válvula de admisión. En fin, si se pueden juntar las dos válvulas para igualar sus temperaturas, se hará mucho por la buena marcha del motor. Algunas buenas resoluciones, como la del motor Cameron, (figura III), comienzan a producirse en la América. Esperamos, pues, que este difícil problema quedará pronto resuelto.

60 o 70 por ciento de su resistencia al calor.

¿Ve usted qué fácilmente llegamos al límite — peligroso — donde la nafta mal carburada o el resto del kerosene empleado para la limpieza, destruye la seguridad y la protección otorgadas por cualquier aceite — por bueno que éste sea?

Raras veces el automovilista conoce y tiene presente las impresionantes cifras que figuran en nuestro párrafo anterior. Pero ahora que usted las ha leído, puede imaginarse el efecto del lavado con keroseno, en relación a su capacidad máxima de aceite lubricante. Hablando sólo de los casos que ocurren todos los días (en todas las marcas de motores), la capa protectora del aceite puede irse adelgazando hasta tomar un espesor menor que el de las materias duras que arrastra, y entonces éstas rayan, lliman y desgastan los cojinetes, los ejes, los pistones y los engranajes de distribución mejor construidos.

Para completar este cuadro de calamidades, recuerde que el efecto del kerosene en su motor — lo mismo que el de la nafta que algunos echan por las bujías o robinetes para "ablandar los pistones" !! — es parecido al que causa el aceite ordinario o demasiado pesado: "aparentemente todo puede an-

COMPANIA ITALO ARGENTINA DE ELECTRICIDAD

Proveedora de Energía Eléctrica a la Ciudad de Buenos Aires

El que desee conocer las más recientes aplicaciones de la electricidad puede visitar nuestra Exposición, adonde se le mostrarán los más modernos aparatos para la utilización de la energía eléctrica tanto en el campo de la industria como en las aplicaciones domésticas.

651 - CORRIENTES - 659

TELEFONOS:
U. T. 5040, 41, 42, 43, 44 y 45 Avenida.
C. T. 1254 y 1257 Central.

BRITISH TRADERS' INSURANCE COMPANY LIMITED.
ESTABLECIDA EL AÑO 1865

CASA MATRIZ: HONG KONG
53 SUCURSALES y AGENCIAS en los principales puertos del mundo

Para Seguros contra Incendio y Riesgos Marítimos

Dirijase a nuestras oficinas
BARTOLOMÉ MITRE 544 - 2.º piso
U. T. 33 Avda. 3521
BUENOS AIRES

Nuestros 62 años de continuada actuación y nuestras garantías reales que pasan los \$ 11.000.000.— aseguran servicios de seguridad y seriedad indiscutibles.

EL PROBLEMA DE REFRIGERACION DE MOTORES PARA AUTOMOVILES
(Continuación de la 8a. página)

Fig. 3. — MOTOR AMERICANO CAMERON. Refrigeración por aire; válvula de admisión escape y colocadas cara a cara. Las válvulas de los dos cilindros vecinos son operadas por un mismo eje vertical A, de movimiento oscilante derivado de un cigüeñal B, colocado bajo el eje inferior de distribución.

temperatura a un lado de la pared, hace que el interior se conserve a una temperatura que puede variar entre 150° y 200° según el espesor del metal.

Este sistema de curso muy corto entre la entrada y la salida del agua es sumamente ventajoso con circulación por bomba centrífuga, porque reduce al mínimo las pérdidas de carga. Con el termómetro hay que crear la diferencia de densidad sobre el motor, lo que no es posible a menos que el motor esté muy bajo en el chasis y el radiador muy alto. En la mayoría de las ocasiones la bomba se hace indispensable, lo que el agua; pero si cuarenta veces mayor.

El problema consiste en refrescar el cilindro enviándole una corriente uniforme de aire; en refrescar energéticamente la válvula de escape y sus inmediaciones, desembarazándola de todos los órganos vecinos dejándola expuesta a un viento violento, y a hacer lo contrario con la válvula de admisión. En fin, si se pueden juntar las dos válvulas para igualar sus temperaturas, se hará mucho por la buena marcha del motor. Algunas buenas resoluciones, como la del motor Cameron, (figura III), comienzan a producirse en la América. Esperamos, pues, que este difícil problema quedará pronto resuelto.

REFRIGERACION POR AIRE.
Un motor cúbico de aire encierra

Cambio — Giros

Comisiones de Bolsa

BENVENUTO & Cía.
427 - CORRIENTES - 427
BUENOS AIRES

ORO - PLATA PLATINO

