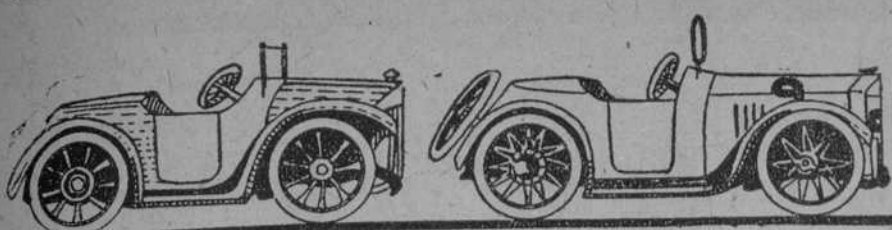
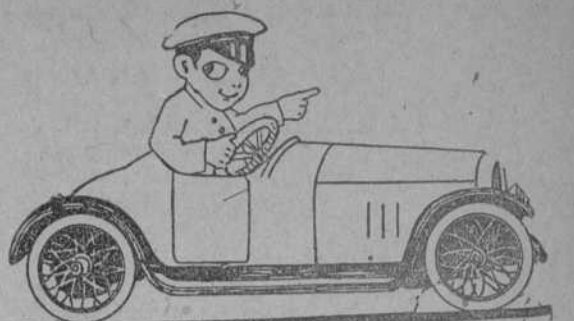


SIEMPRE LAS ULTIMAS NOVEDADES EN ARTICULOS DE JUGUETERIA



AUTOMOVILES A \$8.50, \$9.50 y 11.00 Variados surtidos en Coches, Velocipedos, Muñecas, etc., etc., que detallamos al más bajo precio



EL BAZAR CUBANO.-Belascoain 16.-Telf. A-6418 y A-6425.-José Zabala

DESDE ESPAÑA

La Actualidad Literaria

La "Clave del Metal de los Muertos"

Deberían colocarse anotaciones sobre su entraña anecdótica al margen de todo libro de interés. Los esgras de antaño y los críticos de hoy...

Y he aquí "El Metal de los Muertos", libro considerado por la crítica como de inalterable actualidad...



"LA HABILIDAD ES EL TALENTO DE VER CON EXACTITUD EL FIN DE CADA COSA"

En Aguacate, 47 NECESITAN 85,000 PESOS EN CHEKS DEL BANCO INTERNACIONAL

Solo del Internacional

NEGOCIO GRANDE PARA Vd.

Vea

"EL DANDY"

Paños y Tejidos Pérez, Suárez Cia.

Anuncio TRUJILLO MARIN

Advertisement for CAMIONES ARMLEDER with details on parts and delivery.

Advertisement for Constantino CABAL, mentioning subscriptions to the newspaper.

Advertisement for "Cuba Lawn Tennis" featuring a match between Isabel and Mercedes.

Advertisement for Wrigley's Juicy Fruit chewing gum, listing various flavors and prices.

LA TOS

Advertisement for PECTORAL DE LARRAZABAL, describing its benefits for coughs and asthma.

Advertisement for ANAHOGO featuring an illustration of an angel and text about curing asthma.

Advertisement for OBJETOS PARA REGALOS, listing various gift items and the address of A. L. ESQUERRE.

Table listing jewelry items like Mercedes-Violeta, Raquel, and Julia with their respective prices.

JOYERIA

finamente ejecutada, con brillantes, zafiros y otras piedras preciosas...

RELOJES

de pulsera, con cinta de seda, en oro y diamantes...

MUEBLES

de cedro y de caoba con marquetería y bronce...

Bahamonde y Cia.

Obrapia, 108-5, Y PLACIDO. (ANTES BERNAZA), No. 16. TEL. A-3650

Viajeros a España

Frio, mucho frio sentirán todos cuantos embarquen en el presente mes...

"El Lazo de Oro"

M. de Gómez, Frente al Parque. C 2025 6t 8

Advertisement for CASA BORBOLLA lamps, offering a 50% discount.

Advertisement for Lohengrin Palace jewelry, featuring fine watches and objects.

Unicos Importadores del Reloj "LOEENGRIN" Suscribase al DIARIO DE LA MARINA...

WRIGLEYS



Este es la famosa Goma de Mascar Es higiénico, delicioso en sabor, excita el apetito...

Espléndido para los fumadores. Cómprase un paquetito y se verá los resultados que se obtienen.

Advertisement for Wrigley's Doublemint and Spearmint chewing gum, showing the product packaging.

Advertisement for "VENECIA" gifts, celebrating the Day of the Lolas on March 18th.

AUTOMOVILISMO Y AVIACION

POR FERNANDO LOPEZ ORTIZ, Director de "El Automóvil de Cuba".

Redactor Técnico: E. Sánchez Martí.

Campuzano batió el record nacional de altura.

La Comisión de Fomento de Turismo ofreció un premio de \$1,000.00 para el aviador que batiera el record cubano de altura que ostentaba Domingo Rosillo.

El día 10 de fue el día designado para el concurso en ocasión de celebrarse un importante partido de Polo en el Campamento de Columbia entre un team del Ejército Cubano y otro americano. La concurrencia fue numerosa y selectísima figurando el honorable señor Presidente de la República.

Estaban inscriptos para competir por el premio, el aviador americano Kelly con aparato Curtiss uno francés de la Compañía Aérea Cubana con biplano Farman Goliath y el intrépido aviador cubano Santiago Campuzano con su magnífico biplano Caudron con dos motores rotativos Gnome-Rhone de 130 HP.

Sólo este se presentó a disputar el

este colocado en la espalda del ayudante para que la vibración del aparato no afectara su funcionamiento. Hechos todos los preparativos, el aparato volvió unos pocos metros y rápido y veloz emprendió gallardo vuelo.

Con sorprendente rapidez Campuzano fué tomando altura, de tal suerte que pronto se confundió entre las nubes. A las 5 y media de la tarde el aparato volaba elevadísimo. Del tamaño de un pájaro, se le veía de vez en cuando aparecer por el hueco dejado entre dos nubes.

Iba oscureciendo. Campuzano llevaba bastante más de una hora en el aire y no descendía. Muchos espectadores temían ya por su suerte. Por fin ya casi de noche se divisó el aparato en descenso. Si Caudron describía graciosas espirales con bastante rapidez pudiéndose notar que volaba inclinado sobre un ala por causa de la detención de uno de los motores.

Al descender del aparato ambos ocupantes estaban ataridos de frío. Su color amarillado denunciaba claramente que en aquellas alturas sufrían temperaturas que rebasaran la marca del 0.

Pedimos a Campuzano sus impresiones. No quedó satisfecho de su vuelo, no por causa suya ni del aparato sino por la temperatura. Por el estado de la atmósfera no era difícil precipia para vuelos de altura. Sin embargo, él con todo su empeño enfocó hacia arriba el timón de profundidad hasta su máximo. Al principio subió sin dificultad pero luego los motores iban perdiendo fuerza como se natural en atmósfera tan enrarecida y en tales condiciones el ascenso o sólo es más dificultoso sino que el vuelo es también más peligroso. Esto no arredró a Campuzano y seguía ascendiendo valientemente a pesar de notar que los motores rotativos se enfriaban con

la mano quería derretir el hielo que iba empujando mis espejuelos." No obstante todo, Campuzano seguía en su intento de ascender más y más, pero al fin un motor falló y se detuvo por haberse congelado el aceite completamente. Ocurrió esto a los 4,250 metros, y viendo Campuzano que en la tierra ya casi era de noche aunque allí arriba aun el resplandor solar le iluminaba a causa del ángulo que su elevada posición formaba con el horizonte, adoptó la solución obligada de descender en espiral con un solo motor, operación en la que demostró una vez más su maestría.

Para poder juzgar en todo su valor la hazaña de Campuzano es preciso conocer las dificultades de un vuelo de altura y tener en cuenta las circunstancias adversas en que se hallaba.

Siempre que se intenta batir un record de altura se escoge un día propicio por el estado de la atmósfera mientras que en este caso se le obligó a hacerlo en un día y hora determinados. Es de considerar también que en los climas tropicales cuyo calor al nivel del mar es producido por una causa extraordinaria como es en nuestro caso la corriente del golfo (Gulf Stream), es mayor el contraste de la temperatura normal con la de las grandes elevaciones siendo tan brusca la transición del calor al frío que a los más fuertes organismos humanos les afecta con más intensidad que en países normalmente fríos. Esta gran diferencia de densidad en la atmósfera impide también poder realizar con exactitud el ajuste especial que requiere la carburación de los motores para evitar en lo posible la natural pérdida de fuerza, cuando, por la altura ya la atmósfera no tiene densidad bastante para llenar bien los cilindros.

Tan importante es este detalle que buepo es que digamos que para volar a grandes alturas en otros países se hacen muchos preparativos en el motor. Para combatir los efectos de la depresión atmosférica se le da mayor compresión y para evitar el autoencendido dela mezcla que esta mayor compresión puede producir en algunos casos se agrega una solución de anhídrido a la gasolina. El último invento para resolver esas dificultades es un tubo compresor o turbina movida por los gases de escape que comprime aire en un recipiente que luego sirve para dar presión a la mezcla gaseosa, en su entrada a los cilindros del motor. Luego se necesitan también hélices especiales de curvatura diferente para que funcionen con mayor rendimiento en un aire menos denso.

Campuzano no tiene nada de todo eso. Su aparato era enteramente normal y además tenía motores rotativos enfriados por aire, cuyo sobreenfriamiento no podía evitar como se hace en los motores fijos enfriados por agua, cerrando la circulación de ésta.

Por encima de estas desventajas de carácter mecánico, Campuzano tenía las de carácter físico. El no poseía abrigo de gruesas pieles ni ropa calentada eléctricamente como la que usan en los otros países para los vuelos a gran elevación, pero el detalle de mayor importancia es que carecía de la máscara de respiración artificial con depósito de oxígeno que es indispensable para volar a más de 500 metros.

Comprenderán ahora nuestros lectores, el mérito de la proeza de Campuzano al batir el record nacional de altura en circunstancias tan desfavorables y sin preparación adecuada?

Aunque ahora esta fuera de training, bien demuestra que en la guerra era uno de los más famosos "ases" de la aviación francesa durante 4 años y que no fué sin gran justicia que recibió las numerosas condecoraciones que ostenta entre ellas la Cruz de Guerra francesa y la de Bélgica, colocada ésta por el propio Rey Alberto.

Una de sus memorables hazañas fué un bombardeo nocturno de 46 kilómetros al interior de las líneas alemanas. Este vuelo duró 4 horas y media y lo hizo bajo una terrible tempestad de nieve en una noche de Febrero de 1915.

Al felicitar a Campuzano por haber dejado en Cuba el record cubano de altura, felicitamos también a la casa francesa Caudron por ser la constructora del magnífico biplano que él maneja.

E. S. Martí.

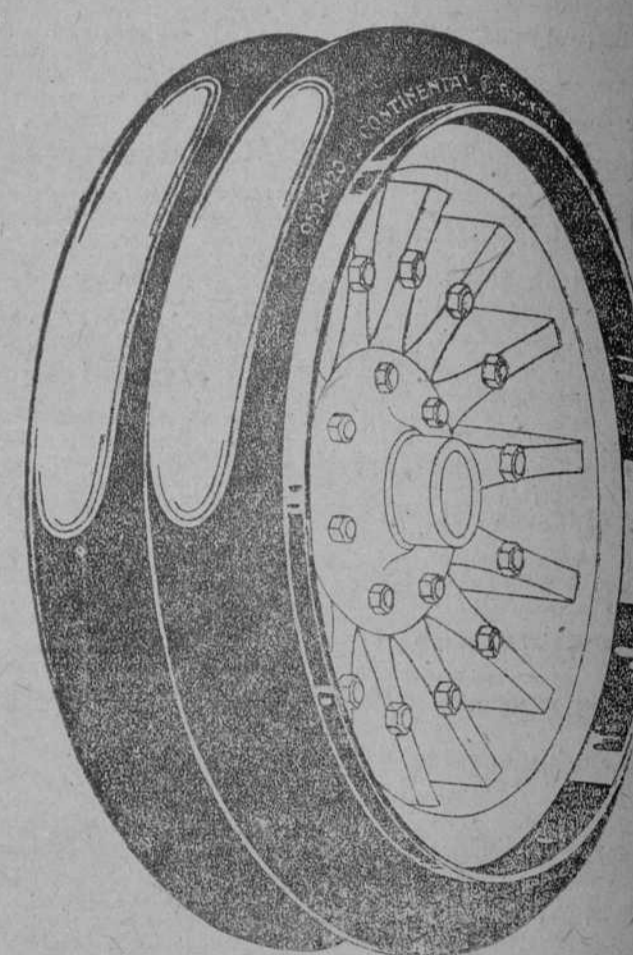
Hornsby, el Bean, el Cubitt y el Swift. También la casa francesa Citroen ha estado trabajando en este sentido y su chasis de 10 caballos era uno de los puntos de interés de la exposición.

Entre los coches ingleses de primera categoría hay que añadir dos marcas nuevas: Leyland y British Ensign. El primero de 8 cilindros en línea y 40 HP. construido según la técnica más moderna por los fabricantes de los conocidos camiones Leyland. Su cuidadoso diseño y su imponente aspecto le colocarán sin duda entre los primeros coches de fabricación inglesa, si las pruebas prolongadas resultan satisfactorias, como parece seguro. El British Ensign es un chasis de 6 cilindros muy interesante y bien estudiado y nuestras pruebas personales del mismo han sido de lo más satisfactorias.

Este año no se han visto como el pasado los extremos ejemplos de diseño influenciado de motor de aviación, como motores radiales y de enfriamiento por aire. Parece como si los ingenieros de Francia, Italia, Inglaterra y América hubieran descartado las posibilidades de tales motores después de un año de experiencia con los mismos. No quiere esto decir, sin embargo, que la experiencia de la guerra haya sido por completo inútil para el fabricante de Automóviles; y se demuestra en la general reducción de peso de los motores y en la obtención de mayor fuerza propulsora por unidad de peso muerto. El acertado empleo de aleaciones de este resultado. Como anticipado reflex del próximo aumento de contribución sobre Automóviles en Inglaterra (1 libra por caballo de fuerza nominal) se observa una gran actividad para producir motores de pequeño diámetro de cilindros pero de gran compresión y alto número de revoluciones. En el Salón se exhibieron bastantes de estos motorcitos de 10 a 12 caballos sobre chasis capaces de llevar carrocerías de 2 y 4 personas, sin dificultad. Estos cochecitos, fabricados según el tipo de un coche grande, están estudiados con tal cuidado que su reducido tamaño no ha sido incompatible con la elegancia de líneas, resistencia y accesibilidad de todas sus piezas.

El presagio acerca de las fábricas Inglesas de que el nuevo método adoptado de evitar continuas modificaciones en el chasis y de adoptar el principio de "cada fábrica un tipo" había de favorecer la producción parece haberse justificado por las promesas hechas en la Exposición, de rápidas entregas. Hay una gran diferencia entre el ambiente de los negocios en 1919 y 1920. Los fabricantes ingleses demuestran ahora el mayor interés para obtener negocios y su idea principal es entrar en los mercados de exportación.

GOMAS MACIZAS ALEMANAS CONTINENTAL



MEDIDAS AMERICANAS Y EUROPEAS

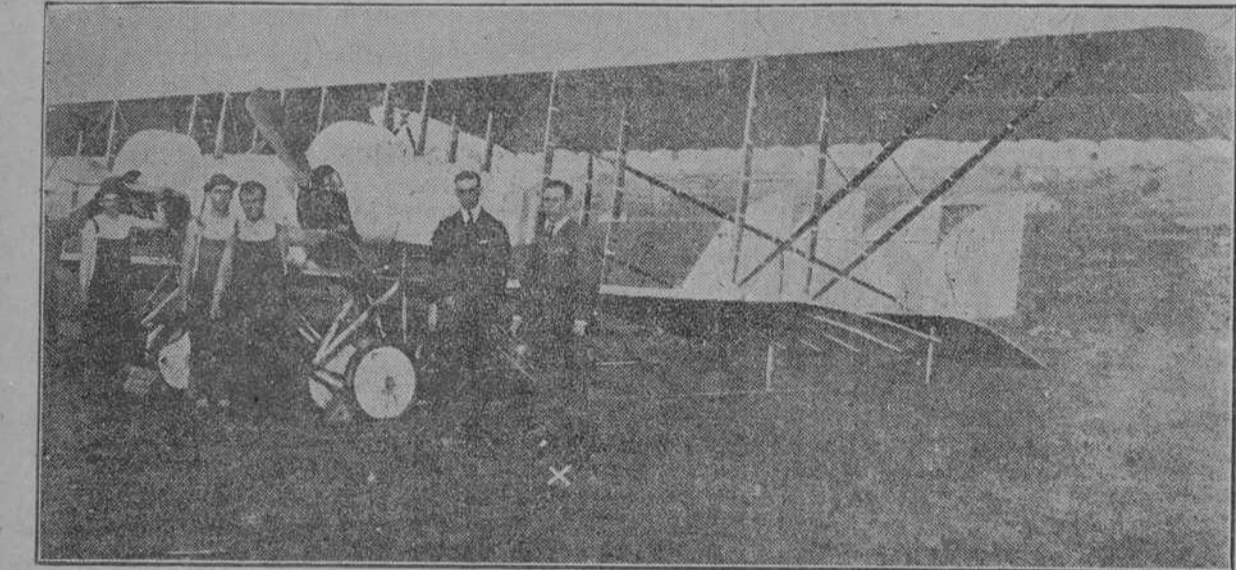
¿Por qué son superiores a las demás?

- 1º Por su alta calidad.
- 2º Porque llevan mayor cantidad de goma.

DISTRIBUIDORES PARA CUBA: MONTALVO & EPPINGER

Galiano 98 Telfno. A-6912 M-9035

EL DIARIO DE LA MARINA es el periódico mejor informado.



Santiago Campuzano junto al biplano con el cual batió el record cubano de altura.

premio. Kelly no había podido llegar a tiempo del interior de la isla y el aviador francés no se elevó por divergencias con la compañía que lo tiene a su servicio sobre los derechos de cobro del premio.

Campuzano y su acompañante el Sargento Mayor Abelardo Martínez Piche, aparecieron con indumentaria de gran abrigo lo que contrastaba con la temperatura calurosa de la tarde. Sin embargo, no era aun ropa bastante apropiada para batir records de altura.

Una vez el jurado hubo sellado el barógrafo medidor de la altura fué

Ya cerca del suelo, el aviador paró el otro; el avión se enderezó y en un soberbio planeo Campuzano aterrizó con la virtuosidad de los maestros.

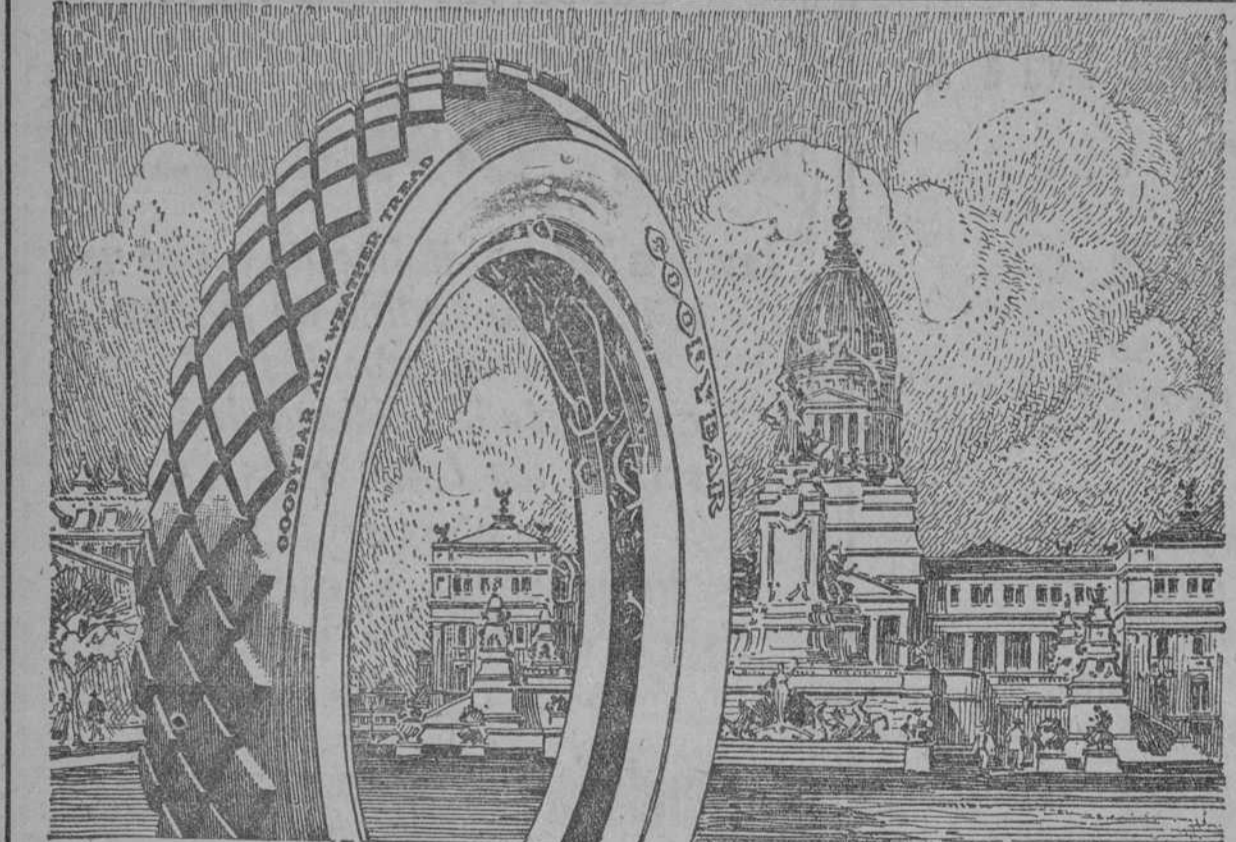
La ovación fué calurosa y merecida. El jurado procedió acto seguido a observar las marcas que acusaba el barógrafo. Todos los sellos y el hielo que cubría el cristal, pudo comprobarse que la aguja marcó sobre el cilindro rotativo una altura de 4,250 metros como máximo lo que equivale a 13,943 pies.

Campuzano había realizado una de las hazañas más admirables de la aviación cubana.

exceso sin poder por lo tanto cargarlo con su rendimiento térmico lo que significa una causa más de pérdida de fuerza.

El frío molestaba mucho a los dos ocupantes del aparato y la respiración se les hacía cada vez más difícil por causa de la poca densidad de la atmósfera.

Los oídos iban perdiendo su cualidad auditiva mientras un gran apetito se desarrollaba y un cansancio profundo les invadía, haciendo sus movimientos fatigosos. "Los brazos parecían pesarme una tonelada—nos decía Campuzano—cuando con el calor de



Las cualidades que poseen las Gomas Neumáticas Goodyear

El objeto primordial de una goma para automóvil es el de dar el mayor recorrido con el menor número de contratiempos.

Esto es casualmente lo que se consigue con las Gomas Neumáticas Goodyear.

El esfuerzo de cada obrero Goodyear, la excelente calidad de los materiales, los métodos tan perfectos de fabricación y muchos otros adelantos, se encuentran concentrados en cada una de las Gomas Neumáticas Goodyear.

La Compañía Goodyear posee sus propias plantaciones de goma, sus algodones y sus fábricas de hilados en donde se teje la lona que se usa en la construcción de las Gomas Neumáticas Goodyear.

El servicio tan satisfactorio que a diario prestan las Gomas Neumáticas Goodyear es una prueba que muestra claramente la eficiencia de esta combinación.

Al usar Gomas Neumáticas Goodyear tendrá usted la oportunidad de gozar de estos privilegios.

The Goodyear Tire & Rubber Co.
San Francisco y Jesús Peregrino.

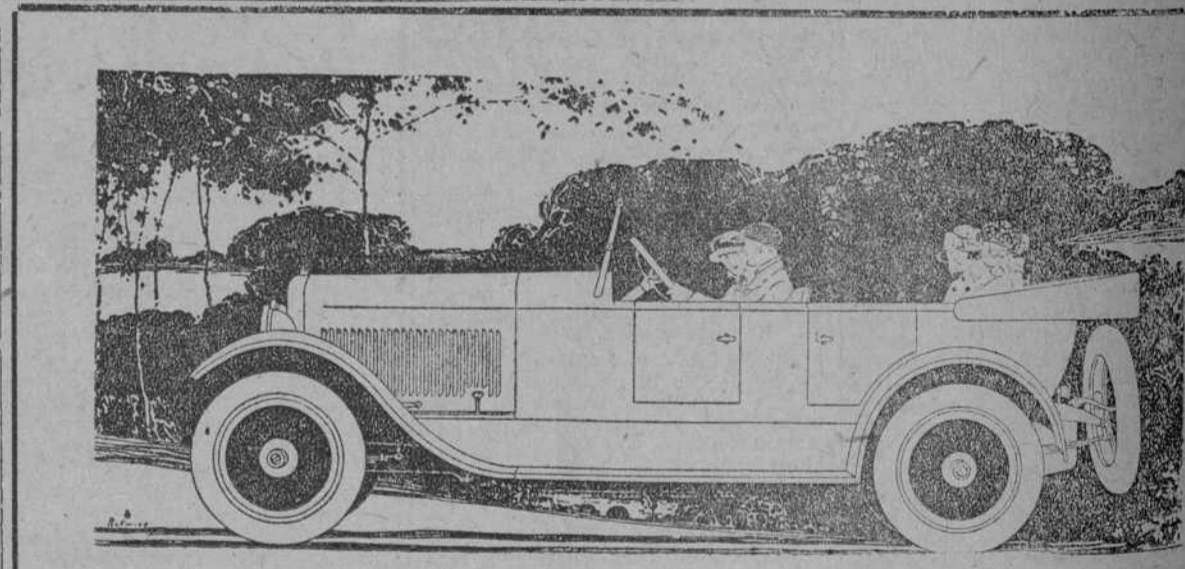


GOODYEAR

El Salón Internacional de Londres 1920

Tan enorme ha sido este año la concurrencia de expositores al Salón Internacional de Londres que este ha debido celebrarse simultáneamente en Olympia y White City por ser insuficiente el primer local solo, a juicio de los organizadores The Society of Motor Manufacturers and Traders. Estuvo abierto el Salón del 4 a 13 de Noviembre, y en el mismo figuraron 180 Stand's de Automóviles con productos de las fábricas de Francia, América, Holanda, Suiza, Bélgica y Gran Bretaña, predominando como es natural la producción inglesa. No se notaron con respecto al Salón del año pasado grandes perfeccionamientos o variaciones técnicas, pero sí en cambio fué un alarde de la magnitud y potencia enorme alcanzada por la Industria Automóvil.

La tendencia de diseño de los fabricantes ingleses es marcadamente hacia el sistema que llamamos europeo, de perfección en los detalles y de gran esmero en el acabado de las piezas; en este sentido se parecen los productos de las fábricas Francesas, Inglesas e Italianas Pero a la vez se observa en Inglaterra un gran esfuerzo en el sentido de producir un coche de la mejor calidad posible dentro de un precio moderado, valiéndose de las ventajas de la fabricación en grandes cantidades. La reciente Exposición ha sido una prueba del éxito alcanzado en tal dirección tanto en calidad como en precio de venta. En esta categoría deben mencionarse el Angust-Sanderson, el Austin (ambos conocidos ya en el Continente), el Ruston-



No hay derecho a saber lo que es un automóvil bueno para todo sin haber usado durante años seguidos un coche

CHANDLER SIX

J. ULLOA Y CIA.
PRADO 3 HABANA

AUTOMOVILISMO Y AVIACION

LOS PRECURSORES

Los carruajes movidos por máquinas de vapor ideados por Ramsay y Watt (1769), Cugnot, Fulton, Wilgmore (1819), y algunos otros posteriores, no resolvieron el gran problema de la locomoción automática, pero, en cambio, favorecieron y ayudaron al perfeccionamiento de la máquina de vapor.

Puede decirse que hasta 1860 en que se inventó el motor de gas, que perfeccionado después por Otto, dio la clave para la construcción de motores, cuya ligereza, sencillez y potencia permitieron aplicarlos con manifiesta utilidad a la propulsión de vehículos, no se dieron los primeros pasos para encontrar con probabilidad el camino del problema de la tracción mecánica.

Justamente casi a los cien años del primer automóvil ideado se resolvía en principio el motor ligero a gas, cuando el capitán Nicolás José Cugnot, del ejército francés, construyó y puso en funcionamiento por el año de 1769, el primer automóvil. Era un tractor destinado a tirar de las grandes piezas de artillería que no podían arrastrarse sin grandes di-

ficultades, y en una de las primeras carreras a que se le sometió como prueba, se estrelló contra una pared de mampostería y desde entonces se le conserva y exhibe en el Museo de Artes y Oficios de París.

Desde 1860 hasta algunos años después ya no se paró en idear la forma de vehículos más o menos grotescos que pretendían dar la resolución o sensación de un vehículo mecánico, y esto ocurría lo mismo en Europa que en América.

En 1860, había en Francia, Inglaterra y los Estados Unidos, varios centenares de automóviles, y se llegó a creer que la edad de los vehículos de tiro animal, había pasado; pero esta ilusión fué caduca. Tan grande era el peso de aquellas máquinas precursoras, que las calzadas se deterioraban enormemente; y era tan intensa la vibración del motor, que apenas se podía impedir que el vehículo se desmenuzara en pedruzcos. Claro está que comenzaron a desaparecer paulatinamente, y entre 1860 y 1885, la construcción de automóviles se relegó al olvido.

En ese momento surgió el primer

vehículo de gasolina; tratábase de un triciclo que se hacía deslizar por las calles de Mannheim, en Alemania, a la velocidad de siete millas a la hora, tripulado por su inventor, Carl Benz. Desde aquel instante el porvenir del automóvil fué cosa cierta.

Después los trabajos de Forest, Rodier de Dion, Redman, Knop, Grafigny, Krebs, Moors, Fetz, Farman, Léonard y otros, dieron por resultado aparta del perfeccionamiento de los pequeños motores a bencina, la invención del encendido eléctrico, del encendido por magneto, de las válvulas de admisión mandadas, de los carburadores, reguladores, escapes, diferenciales, bandajes neumáticos, etc., todo lo cual ha ayudado poderosamente, al desarrollo y perfeccionamiento llegado en los modernos vehículos automóviles que no dudados se redimirán también del motor a explosión que los incómoda para obedecer bien a la electricidad que será su tracción inmediata, bien a nuevas formas de impulsión sucada, acaso de ese manantial enorme de fuerzas que por doquier nos brinda la Naturaleza.

J. G. Nieto.

De los Vuelos sin motor a los 300 kilómetros a la hora

EL AYER Y EL HOY DE LOS APARATOS WRIGHT

"Volar sin necesidad de motor!"... es aquí una latente aspiración del hombre basada en todas las épocas. Es posible, y de qué modo puede satisfacer el hombre en el aire sin utilizar un motor? La bicicleta aérea intentada en ocasiones, la imaginación de algunos inventores a través de la historia, pero en el estado actual de la mecánica este procedimiento no puede realizarse. Un hombre vigoroso puede llegar a desarrollar durante un corto tiempo una potencia de dos caballos de vapor, o sea 150 kilogramos de peso, pero no hay más que hacer la experiencia subiendo de dos en dos los peldaños de una escalera a razón de cinco o seis zancadas por segundo, suponiendo al individuo un peso de unos 75 kilos.

Disponemos, pues, de dos HP., y suponiendo que el aparato propulsor (bicicleta y hélices) pese 15 kilos, el cálculo demuestra que para permanecer en el aire en esas condiciones se necesita una superficie de sustentación de 64 metros cuadrados y una fuerza de tres caballos, con una velocidad de siete metros por segundo. Se concibe, por tanto, que bastaría con mejorar algo los datos del problema como la "finura" de los elementos, por ejemplo, para haber logrado a conseguir la sustentación, sin duda fuese momentánea.

Hay otro camino que se pretende seguir, más tentador y más cómodo, porque no hay que hacer esfuerzos musculares, salvo los del manejo de las palancas de dirección y equilibrio, y se basa en el aprovechamiento de las corrientes aéreas, haciendo el "vuelo a la vela" con vientos ascendentes o con ráfagas.

Si abandonamos un cuerpo en el aire, caerá porque estará afectado por la gravedad, a la que todo lo que está en la tierra, está sometido, y que llevamos en la materia como la carga, el forzoso.

No obstante, según la superficie que tenga, no descenderá tan deprisa como lo haría en el vacío; el rozamiento con el aire, por somero que sea, retardará su marcha, y tanto más extensa más deprisa caiga. Por eso vemos que aparece otra fuerza, que en el caso actual, aunque en pequeño medida se opone al efecto de la otra.

Si al cuerpo le damos una gran superficie, relativamente a su peso y suponemos un viento ascendente, el rozamiento o fuerza que se opone a la fuerza descendente de la gravedad

El Autocamión y las Carreteras modernas

DOS FACTORES DE PROSPERIDAD Y ADELANTO EN TODO PAIS

En países como los Estados Unidos, Francia e Inglaterra, donde millares de autocamiones viajan diariamente transportando mercancías de todas clases, muchos críticos se han quejado de que los autocamiones producen un desgaste excesivo de los caminos, haciendo que las carreteras se deterioren rápidamente. Aunque es cierto que el transporte de carga pesada en grandes autocamiones deteriora ciertos caminos, la solución del problema se halla en construir carreteras con cimientos sólidos y bien trazadas, a fin de que no se desgasten fácilmente y puedan conservarse en buen estado con un gasto mínimo de tiempo, dinero y trabajo.

En todos los países donde se emplean autocamiones hay muchos caminos que no se construyeron para soportar el pesado tráfico actual y no es extraño que tales caminos revelen los efectos de un servicio excesivo y se inutilicen pronto. Los poderes públicos se han dado cuenta de que no hay economía en construir caminos baratos, sino que por el contrario el país entero se beneficia bajo todo punto de vista, económica, moral y espiritualmente, y aún desde el punto de vista de la salud y de la educación del pueblo, por la construcción de carreteras con arreglo a los últimos progresos técnicos, que permitan resistir el enorme tráfico que la aglomeración de servicios en los ferrocarriles de todos los países ha desviado hacia las carreteras.

El autocamión ha llegado a ser parte permanente de nuestra vida moderna, y aun cuando no eliminara nunca completamente el uso del caballo, para ciertas clases de transporte, hay muchos casos, particularmente tratándose del transporte de productos agrícolas, en los cuales el autocamión ahorra la mitad y hasta los dos tercios del tiempo y del trabajo requeridos para el transporte de materiales entre ciudades vecinas.

Se puede anticipar, sin demasiada optimismo, que de aquí a cinco o seis años, muchos millones de hombres y de caballos habrán sido sustituidos con cinco o seis millones de autocamiones. El obstáculo actual al pleno desarrollo del transporte en autocamiones en todas partes del mundo es la falta de carreteras suficientemente buenas, sólidas y bien construidas.

Toda país que aborde este problema con verdadero interés y con un plan constructivo eficaz, no tardará en recoger grandes beneficios.

El Autocamión y las Carreteras modernas

DOS FACTORES DE PROSPERIDAD Y ADELANTO EN TODO PAIS

En países como los Estados Unidos, Francia e Inglaterra, donde millares de autocamiones viajan diariamente transportando mercancías de todas clases, muchos críticos se han quejado de que los autocamiones producen un desgaste excesivo de los caminos, haciendo que las carreteras se deterioren rápidamente. Aunque es cierto que el transporte de carga pesada en grandes autocamiones deteriora ciertos caminos, la solución del problema se halla en construir carreteras con cimientos sólidos y bien trazadas, a fin de que no se desgasten fácilmente y puedan conservarse en buen estado con un gasto mínimo de tiempo, dinero y trabajo.

En todos los países donde se emplean autocamiones hay muchos caminos que no se construyeron para soportar el pesado tráfico actual y no es extraño que tales caminos revelen los efectos de un servicio excesivo y se inutilicen pronto. Los poderes públicos se han dado cuenta de que no hay economía en construir caminos baratos, sino que por el contrario el país entero se beneficia bajo todo punto de vista, económica, moral y espiritualmente, y aún desde el punto de vista de la salud y de la educación del pueblo, por la construcción de carreteras con arreglo a los últimos progresos técnicos, que permitan resistir el enorme tráfico que la aglomeración de servicios en los ferrocarriles de todos los países ha desviado hacia las carreteras.

El autocamión ha llegado a ser parte permanente de nuestra vida moderna, y aun cuando no eliminara nunca completamente el uso del caballo, para ciertas clases de transporte, hay muchos casos, particularmente tratándose del transporte de productos agrícolas, en los cuales el autocamión ahorra la mitad y hasta los dos tercios del tiempo y del trabajo requeridos para el transporte de materiales entre ciudades vecinas.

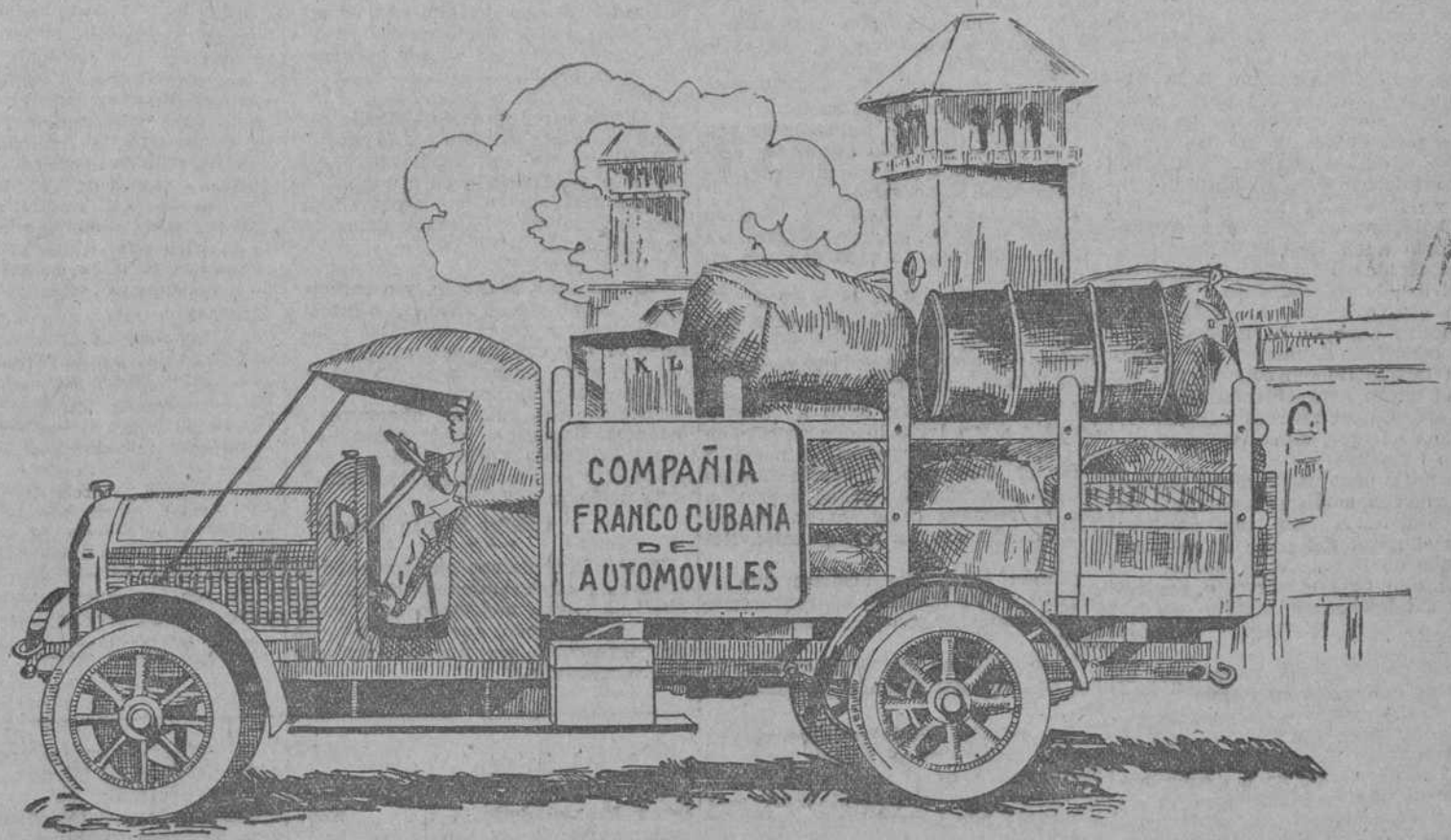
Se puede anticipar, sin demasiada optimismo, que de aquí a cinco o seis años, muchos millones de hombres y de caballos habrán sido sustituidos con cinco o seis millones de autocamiones. El obstáculo actual al pleno desarrollo del transporte en autocamiones en todas partes del mundo es la falta de carreteras suficientemente buenas, sólidas y bien construidas.

Toda país que aborde este problema con verdadero interés y con un plan constructivo eficaz, no tardará en recoger grandes beneficios.

CAMIONES FRANCESES

Peugeot

DE FAMA MUNDIAL 4 TONELADAS PARA ENTREGA INMEDIATA

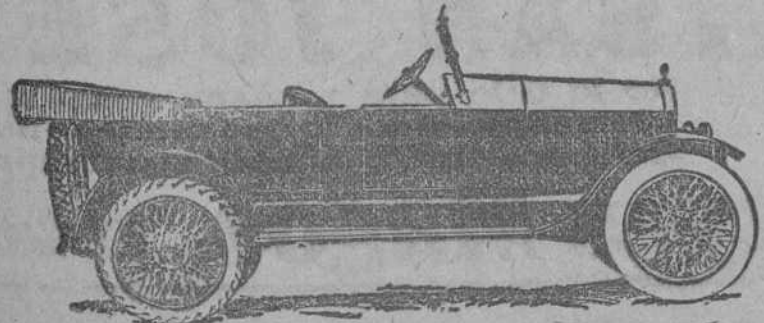


Compañía Franco-Cubana de Automóviles

PRADO 39-41

TELEFONO M-2574

AUTOMOVILES



"BIRCH"

CUATRO Y SEIS CILINDROS CARBURADOR ZENITH. EL CARRO QUE LLENA LAS EXIGENCIAS DEL SPORTMAN MAS METICULOSO. HAGANOS UNA VISITA O ESCRIBANOS Y LE DIREMOS COMO USTED PUEDE ENTRAR EN EL CONCURSO PARA OBTENER UN AUTOMOVIL "BIRCH" GRATIS.

AGENTES EXCLUSIVOS:

Martínez y Recaño

HABANA

Teléfono: M-9374

La Targa Florio

EL REGLAMENTO DE LA PRUEBA HA SIDO APROBADO POR EL A. C. DE ITALIA

La Comisión deportiva del A. C. de Italia ha aprobado el reglamento definitivo de la gran prueba automovilística italiana, que por duodécima vez ha de celebrarse el 29 de Mayo del presente año.

He aquí las grandes líneas del reglamento: La carrera se correrá sobre 432 kilómetros (4 vueltas al circuito de Madonia).

Está abierta a coches con motores de dos o cuatro tiempos divididos en las tres solas categorías siguientes: 1.ª, cilindrada de 1 litro máximo; 2.ª, cilindrada de 2 a 3 litros, y 3.ª, cilindrada superior a 3 litros.

Los premios iguales para cada categoría son: Al vencedor, 5,000 liras y reproducción de la "Targa" en bronce; al 2.º, 3,000 liras y medalla de oro y al 3.º, 2,000 liras y medalla de oro.

Al primero de la clasificación general se le concederá la "Targa" en vermeil y además todos los que acaben la carrera, tendrán medalla de plata.

La Copa de Invierno en Roma

El día 16 de Enero se celebró esta carrera organizada por el Automóvil Club de Roma en el recorrido en cuesta de Vermicino Rocca di Papa (14.5 kilómetros), alcanzando los primeros premios de sus respectivas categorías los coches Packard, Fiat, Datto, Ansaldo y Bugatti.

En la categoría "notos", el mejor tiempo lo alcanzó una Harley Davidson.

Los premios iguales para cada categoría son: Al vencedor, 5,000 liras y reproducción de la "Targa" en bronce; al 2.º, 3,000 liras y medalla de oro y al 3.º, 2,000 liras y medalla de oro.

Al primero de la clasificación general se le concederá la "Targa" en vermeil y además todos los que acaben la carrera, tendrán medalla de plata.

Havana Battery Co.

ACUMULADORES "EXIDE"

Reparaciones de Dinamos y Automóviles en general.

EXPERTOS ELECTRICISTAS

San Lázaro 77

Tno. M-1524

CAMIONES

"GRAMM-BERNSTEIN"

De 5-6 Tons.

INDUSTRIA 140-142, esquina a San José

Zárraga, Martínez y Cía.

El DIARIO DE LA MARINA lo encuentra usted en cualquier población de la República.

PRUEBE LA SIDRA LA ALDEANA

UNICOS IMPORTADORES: Sanchez, Solana y Ca. S. ca C. Oficios 64.-Habana.

CHARLA

Ha sido recién llegado. De ello ha...

Tales fueron, que estuve sentenciado...

Y vivo, que es lo que se trataba de...

Me hablaron de la rumba (balle)...

Y resulta poco interesante porque...

Vi el tipo de asturiano, o gallego...

Me hizo el efecto del pierrot de las...

Y el negro me causó la impresión...

Un día me lo presentaron. Fue en...

Quedé sorprendido. La verdad. El...

Ahora... han leído a Sergio Acebal...

Y lo celebro: como lo celebrarán...

QUISICOSAS

Habana, 16 de Marzo de 1921. Señor Director del DIARIO DE LA MARINA.

MI distinguido compañero: ¿Tendría usted la bondad de aceptar...

AL AUTOR DE "QUISICOSAS"

"No por usted, señor, sino por la seriedad...

Y nada más."

Mucho lamentamos que los señores editores...

RATIFICACION

Hoy, como ayer, seguimos afirmando...

Somos, y siempre hemos sido, respetuosos...

Y si la censurábamos ayer, del modo...

Y por eso opinamos que propósito...

Ya ven los señores Gilbert, Román y Power...

Y... Y NADA MAS. Fakr.

que vengan con su ejemplo, a enseñar...

Marzo 27, Domingo de Pasena. Solemnísimo Pontifical...

Marzo 25, Viernes Santo. A las nueve...

Marzo 26, Sábado Santo. Los oficios...

pastilla se intoxicó gravemente...

UN CARTERISTA El vigilante 330...

OTRO ARROLLADO Al ser alcanzado por un camión...

INTOXICADO Al ingerir equivocadamente una...

ARROLLADA La señora Dolores Herrera Sterling...

INTOXICADO Al ingerir equivocadamente una...

ARROLLADO Al ser alcanzado por un camión...

INTOXICADO Al ingerir equivocadamente una...

ARROLLADO Al ser alcanzado por un camión...

INTOXICADO Al ingerir equivocadamente una...

ARROLLADO Al ser alcanzado por un camión...

INTOXICADO Al ingerir equivocadamente una...

ARROLLADO Al ser alcanzado por un camión...

INTOXICADO Al ingerir equivocadamente una...

ARROLLADO Al ser alcanzado por un camión...

INTOXICADO Al ingerir equivocadamente una...

ARROLLADO Al ser alcanzado por un camión...

INTOXICADO Al ingerir equivocadamente una...

Artículos Originales y Artísticos

PROPIOS PARA REGALOS

Creaciones exclusivas nuestras en collares, aretes y sortijas...

Sortijones y alfileres cincelados, hebillas, ligas, llaveros...

Ultimas novedades en pulseras esclavas, ligas y bolsas...

Sortijones y alfileres cincelados, hebillas, ligas, llaveros...

Curiosidades artísticas esmaltadas y dibujadas...

Compostela 50-A. Teléfono M-1367

IMPORTANTE

Grandes Rebajas en "El Cañón"

Almacén de Paños y Tejidos

Seguimos admitiendo Cheques de los BANCOS

"Español" y "Nacional" Traje Personal

Leiva y García MURALLA 111.

SARDINAS "La Trainera" NADA MEJOR

C 1979 1st 5

Nada agrada tanto a los niños como UN JUGUETE

EL DIA 19 ES SAN JOSE

Juguetes para todos los gustos. LA MAS GRANDE:

LA MEJOR SURTIDA Los Reyes Magos, 73 Galiano 73

C2205 31-16 1d-19

MERCADO KEYORQUINO

NEW YORK, Marzo, 17. Con prima de medio punto...

LA BOLSAA Nueva York, Marzo, 17. La subida de ayer continúa...

SEÑOS Nueva York, Marzo, 17. Cotizaciones de ayer:

Table with columns: De la Libertad, Seguros del, Primeros del, Segundos del, Terceros del, Cuartos del, United States Victory, United States Victory, del.

Table with columns: CUBA exterior, del., Cuba exterior, del., Havana Electric Power, del., Cuban American Sugar, del., City of Bordeaux, del., City of Lyons, del., City of Marseilles, del., City of Paris, del., Cuba exterior, del.

Por los niños de... (VIENE DE LA PRIMERA)

Recolectado por la señora María Francisca de Oetker:

Table with columns: Señores Barquya y Cia., Sr. en C., Señor José Redondo, Sr. Fr. Mayer, Sr. A. Menéndez, Señor J. P., Señor R. P., Sr. Marquette y Rocaberti, Una caridad, Señores García, Tuñón y Cia., L. G. C., Señor Dr. García Mon., Señores Echevarría y Co., S. en C., Sch. y Z., Señora viuda de Humara y Lastra, Señor A. Soto.

Table with columns: Co., Señores Schmidt, Nilsson y Co., Señor Manuel Seijo, Señores García y Domínguez, Señor Matalobos, Señor Primitivo Acebal, Señor Silv. Bosch, Drogueria Sará, Señor Albert Baljé, Señores Peña y Vega, S. en C., Señor E. Ballenilla, Señor Octavio Herrera, Alberto v Matilde, Señor J. Laurieta, Señor doctor Michaelson.

Total recaudado hasta el día: Marcos: 21.858.70; Pesos 16.114.25

Santa Igle ia Catedral

Viernes de Dolores, Marzo 18. A las 8 y media de la mañana...

Sábado 18. Festividad de San José, Patrono de la Iglesia Universal.

En este día se otorga a la persona agraciada por la suerte...

SEMANA SANTA Domingo de Ramos. Bendición de las palmas...

Marzo 24 Jueves Santo. A las nueve de la mañana...

¿Tiene Ud. Estómago?

Presérvelo si está sano, y cúrelo si está enfermo, con Provedores de S. M. D. Alfonso XIII...

AGUA DE SAN MIGUEL

VIAS DIGESTIVAS Y URINARIAS. LA MAS FINA DE MESA. HAGA SUS PEDIDOS A TACON, NUM. 4. TELEFONO A-7627

Cerveza: ¡Deme media "Tropical"!