



REVISTA ALEMANA

AÑO VI * Nº 24 * MARZO 1938

Ayuntamiento de Madrid



El país ideal de Europa para sus vacaciones

Encontrará Ud. reposo y recreación en Balnearios, Playas, Selvas y Montañas, en el extenso campo que ofrece el Reich, desde las islas y costas bañadas por las olas del Mar del Norte y Báltico, hasta las innumerables cumbres cubiertas de nieves eternas de los Alpes Alemanes con su mas alta montaña — el Gross-Glockner.

La elevada cultura alemana exhibe exposiciones, museos y teatros en las antiguas y modernas ciudades desde Königsberg hasta Colonia y desde Hamburgo hasta Viena.

Para extranjeros y Alemanes residentes en el exterior los Ferrocarriles Alemanes conceden una rebaja hasta el 60%

del valor de los pasajes, excluyendo la duración mínima de su estancia en Alemania, siendo condición expresa que los pasajes sean obtenidos en el exterior.

En todos los países se pueden obtener informaciones gratis en las Agencias de Viajes y las

OFICINAS DE INFORMACION TURISTICA DE LOS FERROCARRILES ALEMANES

REVISTA ALEMANA

PUBLICACION TRIMESTRAL

Director-Gerente y Redactor-Jefe: Dr. G. KURT JOHANNSEN

Director Técnico y Redactor: ALFRED GERBERDING

Redacción y Administración: IBERO-AMERICA-VERLAG, Börse 3er piso, Hamburgo 11

Cables: Ibero-Verlag Hamburgo — Cuenta Corriente con Dresdner Bank, Hamburgo

Precio de la suscripción: RM 6,— por cuatro números anualmente

AÑO VI

HAMBURGO, MARZO 1938

N.º 24

ÍNDICE

La unificación de Austria y Alemania	por el Dr. G. KURT JOHANNSEN	4
Ampliación y transformación de las ciudades alemanas		9
Ibero-América en Berlín		17
Crónica Transatlántica de Hamburgo		21
El resurgimiento alemán en cifras — Extracto del discurso pronunciado el 20 Febrero 1938 por el Führer y Canciller ante el Reichstag		24
El plan cuatrienal no supone el alejamiento de Alemania del comercio mundial	por el Dr. W. HOFFMANN, Director General de la Hamburg-Amerika Linie	32
Las posibilidades del desarrollo económico en los países ibero-americanos	por el Dr. MAX ILGNER, Miembro del Directorio de la I. G. Farbenindustrie A.-G.	38
Progresos en la construcción automovilística alemana — La Exposición Internacional de Automóviles, Berlín 1938		47
Alemania como proveedor universal de placas y películas fotográficas		52
La Televisión en Alemania — Tres Grandes Premios en la Exposición Universal de París	por OTTO THEURER, Consejero Ministerial en el Ministerio de Correos de Alemania	56
Los artículos de papel y los productos gráficos alemanes en el mercado mundial	por LOUIS SCHMIDT	60
La normalización mejora la calidad		64
Juguetes sajones	por FRITZ VOBIAN, Ingeniero Ecónomo, Cámara de Economía de Sajonia, Dresde	70
Bremen — Interesante exposición de economía «La Llave para el Mundo»	por el Cónsul O. H. BERNHARD, Senador de Economía de Bremen	73
La Motonave «Patria», el buque más moderno de la flota de la Hapag		75
Bibliografía		78

Para suscripción

Editorial Ibero-Americana (Ibero-Amerika-Verlag), Hamburg 11

Börsengebäude, 3^{er} piso, Zm. 222

Señores:

El importe $\frac{\text{del cheque incluso,}}{\text{de la letra inclusa,}}$ de RM 6,— (seis reichsmarcos), número

....., girad^o_a con fecha

por (librador)

a cargo de (librado)

y a la orden de esa Editorial, vale para una suscripción anual a cuatro números de la «REVISTA ALEMANA» que ustedes se servirán remitir a las señas indicadas a continuación.

....., de 193
(Población)

.....
(Firma)

Dirección postal:

Nombre o razón social

Calle y número

Población

Provincia o Departamento y Estado

(Sirvase recortar aquí)

Para suscripción

Editorial Ibero-Americana (Ibero-Amerika-Verlag), Hamburg 11

Börsengebäude, 3^{er} piso, Zm. 222

Señores:

Con fecha de hoy ha ingresado en el banco¹

..... el equivalente de la suma de RM 6,— (seis reichsmarcos), que se transferirá al DRESDNER BANK EN HAMBURGO para ser abonada en la cuenta de esa Editorial, importe de una suscripción anual a cuatro números de la «REVISTA ALEMANA», que ustedes se servirán remitir a las señas indicadas a continuación.

....., de 193
(Población)

.....
(Firma)

Dirección postal:

Nombre o razón social

Calle y número

Población

Provincia o Departamento y Estado

¹ El precio de la suscripción puede entregarse también a una empresa alemana radicada en ultramar si así es más cómodo para el suscriptor.

Revista Alemana

Año VI · No 24
Hamburgo, Marzo 1938

PUBLICACION TRIMESTRAL

Director-Gerente y Redactor-Jefe: Dr. G. KURT JOHANNSEN
Director Técnico y Redactor: ALFRED GERBERDING
Redacción y Administración: IBERO-AMERICA-VERLAG, Börse 3er piso, Hamburgo 11
Cables: Ibero-Verlag Hamburgo — Cuenta Corriente con Dresdner Bank, Hamburgo
Precio de la suscripción: RM 6,— por cuatro números anualmente



La reintegración de Austria a Alemania

Realizóse el sueño milenario de los alemanes:

«Una nación, una patria, un caudillo»

*Bajo interminables exclamaciones de júbilo de la población, el Führer y Canciller Adolfo Hitler
recorre las calles de la ciudad austriaca de Linz, su tierra natal*

Ayuntamiento de Madrid

Alemania y Austria por fin vuelven a unirse

por el Dr. G. KURT JOHANNSEN

CUANDO el día 13 de marzo se propagó en Alemania y en otros países la inesperada nueva de haber atravesado tropas alemanas en varios puntos las anteriores fronteras austríacas, llamadas por el nuevo gobierno en vista de la inminencia de una guerra civil, de consecuencias imprevisibles, todos se daban cuenta de la trascendencia política mundial que tendría este acontecimiento. ¿Qué había sucedido? ¿Se trataba de la invasión de un vecino más fuerte o de un golpe de Estado, a cuyo efecto se requería la ayuda de una potencia extranjera?

Nada de esto había ocurrido. Y todo el mundo ha comprendido entretanto que allí había tenido lugar un proceso natural, comparable sólo a los grandes movimientos nacionales de unificación, registrados por la Historia: alemanes aspiraban a reunirse con la madre patria y a poner de una vez fin a una separación dictada por fuerzas extranjeras. Cuando los soldados alemanes fueron acogidos en Austria como libertadores, cuando Adolfo Hitler, hijo de esa tierra, fué recibido, en su camino a Viena, en todas partes, ya en las ciudades ya en las aldeas y en el más humilde villorrio, con un júbilo indescriptible, adquiriendo las manifestaciones de entusiasmo en la capi-

tal austríaca proporciones jamás vistas, he aquí que en esos momentos se había realizado ya de hecho el plebiscito. Este plebiscito que un astuto político, arteramente, quiso falsear, siendo barrido del escenario de la historia en un solo tempestuoso empuje. Hasta los observadores menos afectos a la causa alemana declaran que las ovaciones tributadas al Führer en Viena no tienen parangón y por su innegable espontaneidad debían subyugar irresistiblemente al más escéptico. Y quien aun no quiera creer que no solamente el gobierno legal de Austria sino todo el pueblo ansiaba el auxilio alemán, debiera haber escuchado en los altavoces la transmisión radiofónica de lo que pasaba en Austria. Es seguro que no habría podido substraerse a la fuerza de las cosas, recibiendo impresiones que en su vida no se borrarían. Porque, ¿habrá nada más sublime en la vida humana? que presenciar y sentir en lo más recóndito como en una nación de súbito todos olvidan las disensiones, las preocupaciones de la vida cotidiana y los conflictos humanos, que, por lo general, parecen colmar nuestra existencia y absorber nuestro pensar, manifestándose el sentimiento de solidaridad de formar todos una indestructible hermandad, en una inmensa oleada de legítimo



Mapa de Alemania con sus nuevas fronteras



El Ministro de Propaganda Dr. Goebbels leyendo la proclamación del Führer y Canciller sobre la entrada de las fuerzas armadas que, a petición del Gobierno de Austria, envió el Gobierno alemán a ese país para impedir que estallara allí una sangrienta guerra civil

entusiasmo. Observar como esa gente en Viena y Linz, en Innsbruck y Graz lloraba de alegría y cantaba con un fervor religioso las canciones nacionales alemanas, como personas que nunca se habían visto ni se conocían, se estrechaban la mano y se abrazaban, entregándose con toda su alma al más puro de los sentimientos humanos: al amor patrio. Cómo prorrumpan en interminables vivas a Alemania y a Hitler, el liberador de la patria. Aquéllos no eran súbditos de un Estado independiente, que repentinamente se había visto atropellado por un ejército enemigo: eran alemanes a los que había llegado la hora de la libertad.

En varios países se ha intentado falsear el sentido intrínseco de estos sucesos, y los órganos de prensa de tendencias antialemanas se deshacían en dogmas agitadores, poniendo el grito en el cielo de que Alemania había «conquistado a la pobre Austria a mano armada.» Así también en Suecia.

Ahora, el afamado diario liberal «Aftonbladet», con

fecha 30 de marzo último, en un extenso artículo de fondo, firmado por el conocido profesor Landquist, rebate esas afirmaciones, calificándolas—para no decir algo peor—de falsificaciones de la Historia. Entre otras cosas dice, que las frases de la «conquista» y del «triunfo de la violencia» no son en verdad otra cosa que el anzuelo con el que ciertas naciones tratan de inducir a Suecia a entrar en una alianza contra Alemania.

Luego expone de modo verídico cómo se ha desarrollado en realidad la situación de Austria desde la conclusión de la paz en San Germán. «La independencia de Austria, es decir, su vergonzosa dependencia de las potencias aliadas, no cumplía un deseo de los austríacos, y sólo la unificación con Alemania era la libertad».

A título de ejemplo al caso el articulista cita con detención las inauditas ovaciones con que doquier fué recibido el Führer en su patria liberada. La así



Durante la transmisión radiofónica de la proclamación, las gentes en las calles de las ciudades austriacas escucharon con profunda satisfacción y emoción las palabras del Dr. Goebbels



En su camino triunfal a Viena, el Führer y Canciller es aclamado con un entusiasmo indescriptible por la población de St. Pölten

denominada «conquista» se habría realizado sin que se virtiera ni una sola gota de sangre. «Es que realmente hay quien crea que un país libre, por pequeño que sea, y que no hubiese querido esa unificación, habría celebrado en tal forma como lo ha hecho Austria, a sus opresores como libertadores? Es una torpeza suponerlo; no obstante, se trata de hacer creer al pueblo sueco semejante estupidez grotesca». Y continúa: «la adhesión de Austria a Alemania es una cuestión netamente alemana, y ningún otro país tiene el menor derecho de inmiscuirse. El mundo europeo, por fin, debe darse cuenta de que es muy natural que los alemanes constituyan un poderoso Estado en el corazón de Europa; un Estado que responda a la cifra de sus habitantes, a su tenaz voluntad y a su inteligencia. En cambio, ha sido una situación artificial, absurda y contra todo derecho humano que se les haya mantenido en la situación de una nación indefensa y pobre en medio de Europa».—Al final de estas francas y significativas explicaciones, «Aftonbladet» sostiene que Suecia no tiene motivo alguno para imitar las voces de propaganda de los antiguos aliados, que hablan de «conquista y de violación del derecho de gentes». «No hay ningún derecho internacional—termina—que prohíba a los alemanes unirse, y si lo hubiera, habría que abolirlo».

Hemos citado tan extensamente las observaciones y el criterio de un conocido diario neutral, porque lo que vale para Suecia, se refiere en la misma medida también a otros países.

El continente europeo en los últimos años trans-



Sin protección especial, el Führer y Canciller atraviesa en su gira libertadora las ciudades austriacas bajo las ovaciones de todo el pueblo, las que, con anterioridad, dan a conocer el resultado del plebiscito que se verificará el día 10 de Abril próximo

curridos, ha sido repetidas veces testigo de sucesos en Alemania, que en muchos círculos internacionales han despertado sentimientos de desagrado. Se habría querido, de buena gana, caracterizarlos como tentativas de perturbar la calma en Europa. Mas, ¿es que realmente, desde Versalles, ha habido calma en Europa y en los demás países del mundo? Estamos convencidos de que las naciones y los Estados del Nuevo Mundo, sobre todo en Sudamérica, comprenderán las

ducir, fatalmente, a una solución funesta del problema austro-alemán: a la separación de Austria del Reich. Mas lo que en esa época era inevitable, fué para los austríacos conscientes de su nacionalidad el más doloroso y amargo de los desengaños. Los diputados austríacos al primer parlamento alemán, constituido en 1848 en la Iglesia de San Pablo de Francfort s/ Meno, se opusieron, vehementes, a que se les dejara abandonados a sus propias fuerzas, siendo hijos de



Como fueron recibidas a su entrada en Austria las tropas alemanas: la alegría y el entusiasmo de la población austriaca se reflejan claramente en las caras sonrientes de los soldados alemanes

aspiraciones de libertad del pueblo alemán mejor que este viejo continente, cuyos principales organismos estatales se habían formado ya definitivamente en el curso del siglo pasado. Sólo en estos momentos puede considerarse como solucionado el «problema austro-alemán», que colmó todo el siglo XIX. Un largo camino de rodeos y extravíos, abundante en decepciones y reveses de fortuna y erizado de obstáculos, ha llegado a su término con la reintegración de Austria al Reich. Bajo el imperio de la monarquía de los Habsburgos, con sus innumerables nacionalidades de otras razas, cada una de las cuales se había tornado un problema en sí, era imposible verificar la unión con las tribus alemanas unificadas en el seno del Reich. La lucha por la supremacía en Alemania, entre el antiguo imperio de los Habsburgos y la joven Prusia, debía con-

la misma nación. El desenlace de 1866 que en una guerra fratricida entre Prusia y Austria selló con sangre esta decisión, no fué comprendido ni olvidado jamás por la mayoría del pueblo austríaco. De vez en cuando se producía, en lo sucesivo, una entibación de las relaciones entre ambos países; sólo la alianza austro-alemana, plasmada por Bismarck, vino a despertar nuevas, aunque débiles esperanzas, y en la lucha solidaria de las dos naciones aliadas durante la guerra mundial se realizó la reconciliación definitiva.

Cuando tras una lucha titánica de cuatro largos años, las potencias centrales sufrieron la derrota fatal y la monarquía del Danubio se desplomó, fué posible que cundiera un motín tan infame que no merece ser calificado de revolución. En esas horas sombrías el único rayo de esperanza era el hecho de que la

asamblea nacional austríaca en 1919 resolviera con unanimidad de votos verificar la unificación con Alemania. En plebiscitos, públicos primero, y luego secretos, después de haberlos prohibido un gobierno vasallo de las potencias extranjeras, resultó una mayoría de votos de 98 por 100 en pro del «Anschluss». Pero los potentados que en Versalles y San Germán traían continuamente en los labios el principio de las nacionalidades—cuando les convenía—decidieron distintamente del pueblo austríaco. Siempre han sido las tentativas de intromisión de otras potencias en los asuntos interiores de Alemania, los que impidieron una evolución pacífica y próspera en Europa. Sin cesar ciertos políticos—y es lástima tener que mencionar entre ellos, en primer término, a los franceses—tendían a poner trabas a la unificación alemana. Cuando el estadista e historiador M. Thiers, en 1871, durante las negociaciones de paz que pusieron fin a la guerra franco-alemana, preguntó un día al decano de la facultad alemana de historia Leopoldo von Ranke, «a quien combatían ahora los alemanes, cuando había terminado ya el dominio de Napoleón III», el profundo conocedor de la historia europea le respondió lacónicamente «A Luis XIV». En efecto, las aspiraciones de Richelieu y del «Rey Sol», a perpetuar la discordia reinante entre las tribus y los Estados alemanes, han servido siempre de norma a la política francesa. Cuando, en 1866, la batalla decisiva de Königgrätz permitió la unificación alemana bajo la égida de Prusia, los bulevares de París resonaban del grito atronador de «Revanche pour Sadowa», tanto se sentía afectado el vecino francés por el surgimiento de una Alemania unida. Exactamente los mismos sentimientos han sido los que después de la conflagración mundial, llevaron a prohibir la unificación de Austria con Alemania, pues hasta no fué ni admitido el nombre de «Austria Alemana», aun

cuando no se podía negar la íntima vinculación racial del austríaco con la nación alemana. De propósito se quiso crear en la cuenca del Danubio un pequeño Estado enclavado entre dos naciones mayores, el cual, careciendo en absoluto de fuerzas económicas propias debía, fatalmente, recurrir a los subsidios extranjeros. Con toda intención se procuró arrancar de raíz todo sentimiento de solidaridad para con la nación alemana, tratando de crear artificialmente al «hombre austríaco». Pero la viva evolución histórica pasa por encima de tales subterfugios; la ley de gravitación política constitutiva de Estados se impone siempre con irresistible empuje.

Cuando el pueblo alemán había vuelto a incorporarse, gracias a la revolución nacional-socialista y al caudillo eminente que le brindara el destino, cayendo las cadenas de Versalles, llegó también la hora en que fueron derribadas las vallas artificiales entre seres de la misma raza y de la misma lengua. Unos miopes ilusos creyeron que en lugar del sentimiento de nacionalidad, podrían despertar recuerdos legitimistas, ramplones requisitos de un pasado ya remoto. La guerra civil en Austria parecía inevitable después de haber sido inútil en Berchtesgaden el último llamamiento a la lógica y al buen juicio. Por la acción resuelta de un austríaco, que llegó a ser jefe supremo de la nación alemana, fué detenida a última hora una explosión que en vista del apasionamiento extremo de los ánimos habría sido la señal de una espantosa matanza. La unificación de ambos países es una obra de paz en el sentido más legítimo de la palabra. En Europa hay una causa menos de conflictos; mas para el pueblo alemán se ha cumplido un anhelo de muchas generaciones. Quiera la Providencia que de esta simiente de la primavera de 1918 brote un estío de paz europea y de verdadera inteligencia entre las naciones.



En la Plaza de los Héroes de Viena, centenares de miles de habitantes de la capital austríaca reunidos para escuchar las palabras del Führer en esta manifestación sin parangón en la Historia

Ampliación y transformación de las ciudades alemanas

LA idea de proceder con arreglo a planos previos en la edificación urbana era ya conocida en siglos anteriores, puesto que hubo muchos gobiernos previos que intervinieron en la formación de las ciudades, mas en el pasado era relativamente fácil establecer tales planos, puesto que las ciudades crecían y se ensanchaban con gran lentitud y, en la mayoría de los casos, se disponía siempre de suficiente terreno libre dentro de los límites urbanos. Sólo a partir de los siglos 19 y 20 cambió el caso de aspecto: en medida y de modo jamás soñado avanzó el crecimiento de las ciudades y el incremento del tráfico. De aquí que resulte grave omisión el que en Alemania no se haya dirigido el desarrollo urbano por cauces previamente estudiados, dejándolo, en cambio, a merced del capricho particular. En vano trataron las autoridades municipales y provinciales de oponer, mediante disposiciones oficiales, una valla a los excesos de arbitrariedad en la edificación urbana. Si bien en muchas ciudades se supo apreciar el valor que tiene el aire y la luz, los jardines y parques, no obstante se repitió casi en todas partes la misma perniciosa aglomeración de edificios en el centro de la ciudad: todo el mundo trataba de establecerse, si no en el mismo centro, lo más cercano posible al centro, puesto que allí se desenvolvía el tráfico y allí radicaban fábricas, talleres y comercios. Sólo cediendo a la fuerza de las circunstancias se avenía la gente a trasladarse al extrarradio, el cual, en lógica consecuencia, era poco poblado, lo que implicaba a su vez una nueva dificultad, ya que no valía la pena establecer medios de comunicación con las zonas suburbanas por su escaso rendimiento

económico. Así había en Alemania siempre dos fuerzas contrarias: la corriente de vivir y trabajar en el centro, más fuerte, y la de ir a las barriadas extremas, menos fuerte que la primera. Así no es de extrañar que los precios de los terrenos en el interior de las ciudades subiesen a cifras fantásticas y, dada la gran demanda de viviendas y locales, los propietarios de las fincas no necesitaban temer casi nunca que sus fincas quedasen desocupadas. Así tal vez, por sí mismo, jamás habría habido ningún cambio en el aspecto de la ciudad alemana si el Gobierno no hubiese tomado la iniciativa, como lo ha hecho ahora.

Esta voluntad del Gobierno alemán de renovar las ciudades se refiere, por ahora y ante todo, a las grandes ciudades; está decidido a hacer estas reformas de modo espléndido, de acuerdo con programas de gran envergadura, sin limitarse, no obstante, a la modificación, mejora y ampliación del extrarradio y de los suburbios, sino yendo directamente a aligerar la excesiva densidad del centro, cruzándolo con nuevas y anchas avenidas y embelleciéndolo con monumentales edificios públicos.

Nuevo estilo arquitectónico.

Como condición indispensable se ha establecido que los nuevos edificios han de tener la forma arquitectónica que determine la finalidad a que se destinen y el paisaje en que se sitúen. No volverán a levantarse edificios representativos en calles laterales sin importancia, sino en plazas grandes para que coadyuven a realzar el conjunto del aspecto de la ciudad. Los edificios construídos hasta ahora en realización del nuevo





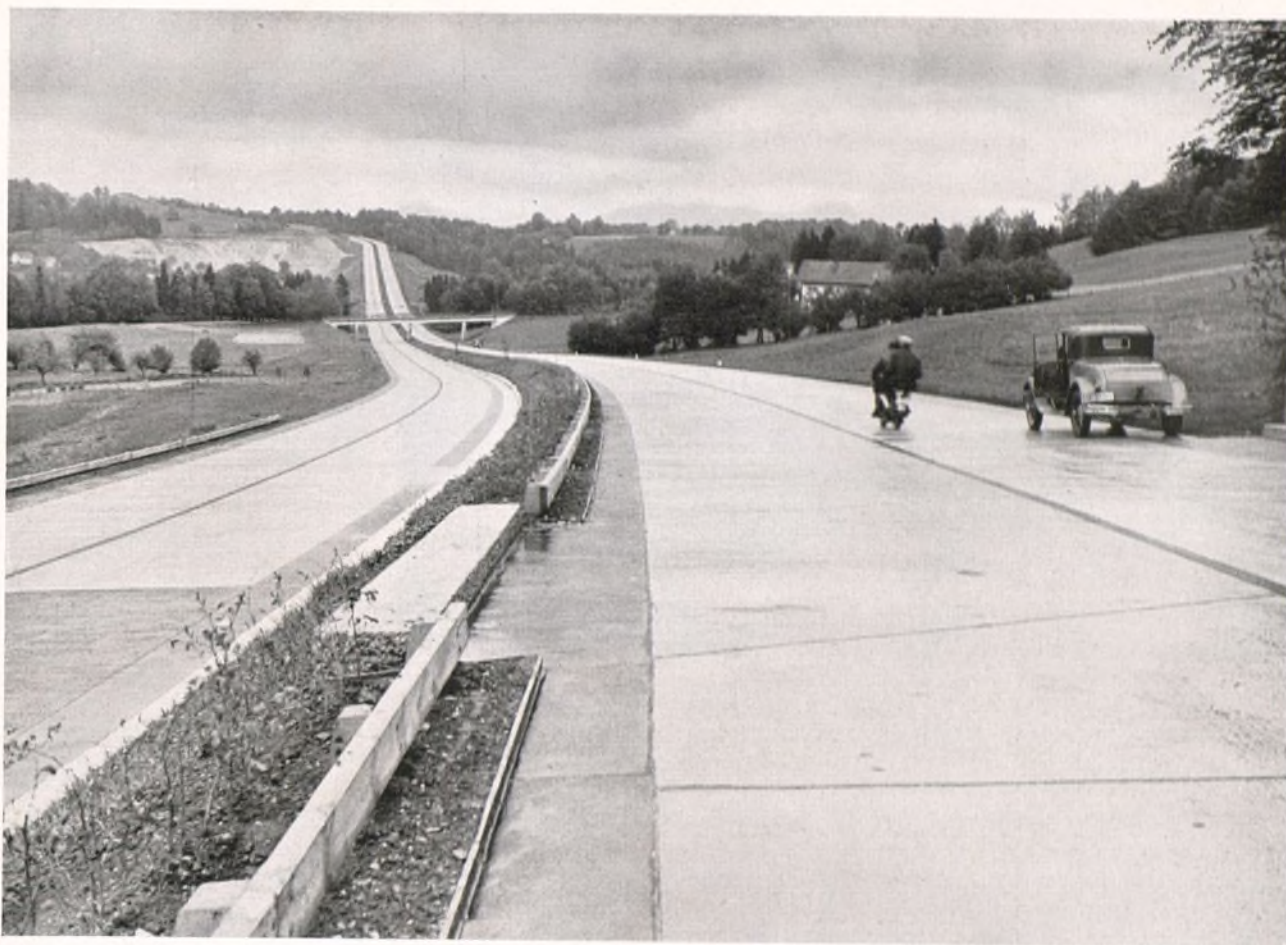
Nueva oficina de Correos en la Möckernstrasse de Berlín

programa dejan entrever claramente la compacta fuerza creativa de una vasta obra común cuyas partes aisladas se complementan y se realzan mutuamente, tanto si se trata, por ejemplo, del Campo Deportivo del Reich, como de los nuevos edificios monumentales que el partido nacionalsocialista construye en Munich, o del gran Estadio de Nuremberg. Con perfecta simetría e imponente regularidad se elevan al cielo grandes y potentes columnas y pilares, sin adorno alguno, pero siendo en su mismo empuje símbolos fehacientes de la seguridad y de la grandeza de la nueva vitalidad alemana. Para venideras generaciones serán monumentos de un pasado glorioso, para la generación actual son, en cambio, heraldos de lo porvenir.

La idea de las nuevas obras y reformas partió exclusivamente del Führer quien examina y estudia también minuciosamente todos los planos. Porque las construcciones ya no son, como antes, cosa de particulares o de determinados grupos, sino se hallan en las firmes manos del Estado en concepto de magna tarea de toda la comunidad, tanto si se trata de una plaza destinada a fiestas públicas, como de un edificio administrativo, de un monumento conmemorativo o de una colonia de viviendas o de un puente: todos son y han de ser en su belleza y armonía documentos de la moderna cultura de este país. Para ello se ha pres-

Terraza que da al jardín, en el edificio del Ministerio de Aviación, de Berlín





Trayecto de la autopista cerca de Munich

cindido en absoluto de modelos históricos, pues la arquitectura alemana ha sabido encontrar caminos propios y nuevas leyes que se distinguen por su gran claridad y máxima belleza. Las absurdas y desplazadas imitaciones del estilo plateresco o barroco de los decenios pasados han desaparecido para siempre de la moderna arquitectura alemana. En todas las nuevas obras se refleja la potencia que representa la nueva Alemania y en el aspecto del conjunto también encajan perfectamente las nuevas autopistas que, en su geométrica exactitud, cruzan el paisaje alemán como anchas cintas, blancas y luminosas. Poderosa labor significa la ya realizada con la terminación del último de los primeros dos mil kilómetros, pues según declaraciones del Inspector General de Caminos de Alemania, el movimiento de tierras excavadas y removidas en esta obra suma hasta 1937 la cantidad de 230 millones de metros cúbicos. Y siendo así que en la construcción del Canal de Panamá se excavaron 220 millones de metros cúbicos solamente, esos dos mil kilómetros de autopista forman hasta ahora el mayor desplazamiento de tierras del mundo. Las masas de hormigón empleadas pasan de diez millones de metros cúbicos y la cantidad de cemento que se ha gastado, suma unos cuatro millones de toneladas. Hasta ahora sólo se ha realizado una pequeña parte del programa, pero todos los años se entregan al tráfico nuevos tramos de la



*El moderno cuartel, «Hermann Göring-Kaserne»,
de Berlín-Reinickendorf*



Modelo del Albergue Juvenil de Mölln

gran red de autopistas y en el término previsto de diez años quedará terminada la obra gigantesca.

Nuremberg y Hamburgo.

No hace mucho se ha hecho público que durante los próximos años se procederá, ante todo, a la reforma de las grandes capitales. Junto a Munich, la capital del movimiento nacionalsocialista, se reformará también Nuremberg, la ciudad donde se celebra anualmente el llamado Día del Partido. En cuanto a la ciudad hanseática de Hamburgo ésta ha de llegar a ser, en el verdadero sentido de la palabra, puerto mundial y portal de entrada de Alemania, lo mismo que Berlín se transformará de modo que sea digna y poderosa capital del Imperio alemán.

En Nuremberg ya se está trabajando activamente en las diversas obras, como, por ejemplo, el nuevo Estadio alemán que, en sus proporciones gigantescas superará a todos los campos deportivos hasta ahora

existentes. Por ejemplo, en el estadio del Campo Deportivo del Reich, de Berlín, hay cabida para 115.000 espectadores, en dos galerías circulares. Pues bien, el nuevo estadio de Nuremberg dispone de cinco galerías en las que podrán acomodarse 450.000 personas. Tendrá 540 metros de longitud y ocupará 55.000 metros cuadrados. Los muros de cercamiento tendrán una altura de noventa metros; las cinco galerías formarán una herradura y los pilares cuadrados de 65 metros de alto irán unidos entre sí por arcos de medio punto; los muros de las galerías estarán flanqueados por torres que soportarán el emblema de soberanía de Alemania y sus águilas tendrán una envergadura de quince metros. La parte abierta de la herradura que forma el estadio dará sobre una gran avenida de acceso, prestando así mayor realce al monumental edificio. Además contará Nuremberg con un Palacio de Congreso con 45.000 asientos, cuyos fundamentos acaban de colocarse.



Modelo del Albergue Juvenil de Tiefensee

Modelo del «Ordensburg» Sonthofen. Estos castillos constituyen planteles de educación física e intelectual para la selección de los más capacitados entre los miembros del Partido nacional-socialista a fin de prepararlos para su futura misión de jefes políticos



Durante el curso de este año se colocará en Hamburgo la primera piedra del nuevo puente sobre el río Elba, que se terminará en el transcurso de siete años. Debajo de este puente gigante pasarán los barcos más grandes del mundo y así Hamburgo se convertirá realmente en portal de la nueva Alemania. Las torres a ambos lados de la orilla se alzarán a 180 metros sobre su base, superando, por lo tanto, a la catedral de Colonia. Las rampas de acceso al puente tendrán dimensiones gigantescas y el puente mismo, a ochenta metros sobre el río, tendrá una anchura de 47 metros. Finalidad del nuevo puente es recoger el inmenso tráfico que hay entre una y otra orilla del río, pues el túnel doble construido, entre los años 1907 y 1911, debajo del brazo norte del Elba para facilitar la comunicación entre la ciudad y la parte más industrial del puerto franco, resulta ya insuficiente. Debajo del piso principal del nuevo puente irá el ferrocarril metropolitano, pero no en forma

colgante, como se había pensado, sino en otro piso inferior. Altísimos pilares de piedra, de dimensiones hasta aquí no conocidas, soportarán, enclavados en la misma corriente, el enorme tramo de acero del puente colgante. Se trata, en fin, de un puente ideado para las exigencias del tráfico de un lejano porvenir y no sólo para las necesidades actuales, por grandes que sean. Digno corolario de tamaña obra monumental será una nueva avenida a orillas del río en la que se alzarán un edificio de 250 metros de altura con 60 pisos y más de 800 habitaciones. Junto a este rascacielos habrá una sala popular de 106 por 202 metros con cabida para 50.000 personas. En la misma avenida habrá lugar para otros rascacielos y un gran hotel de la organización *Kraft durch Freude* (Vigor por la Alegría), puesto que el actual puerto de pesca en la orilla derecha del río Elba se trasladará a la isla de Finkenwärd, casi en frente, y que, a su vez, será fácilmente asequible con el nuevo puente colgante.



Modelo del «Ordensburg» Vogelsang



Modelo de la estación emisora de ondas cortas que se construirá en el Feldberg, Selva Negra

La reforma de Berlín.

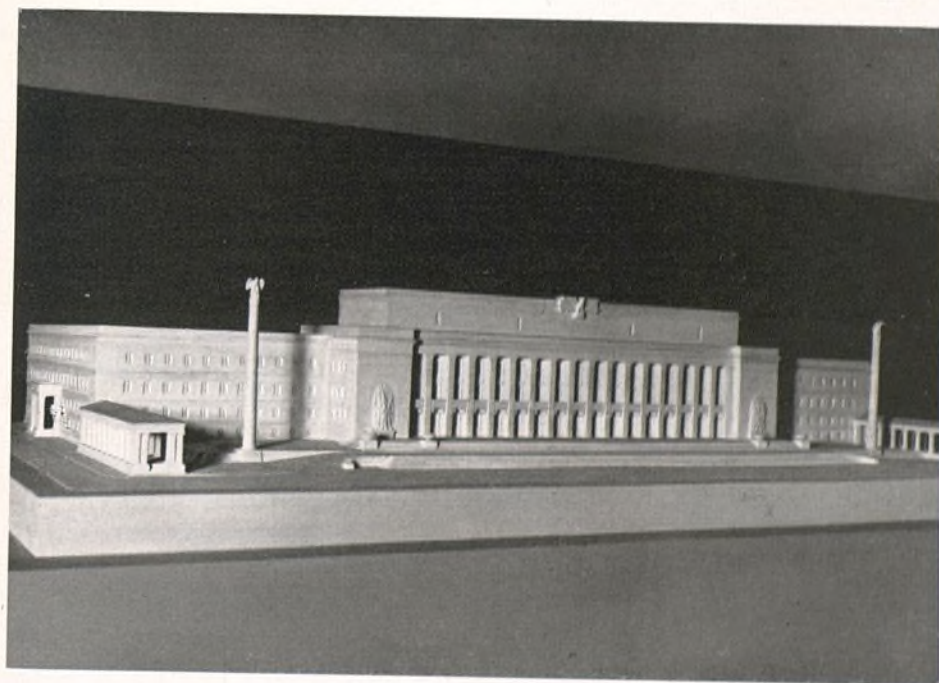
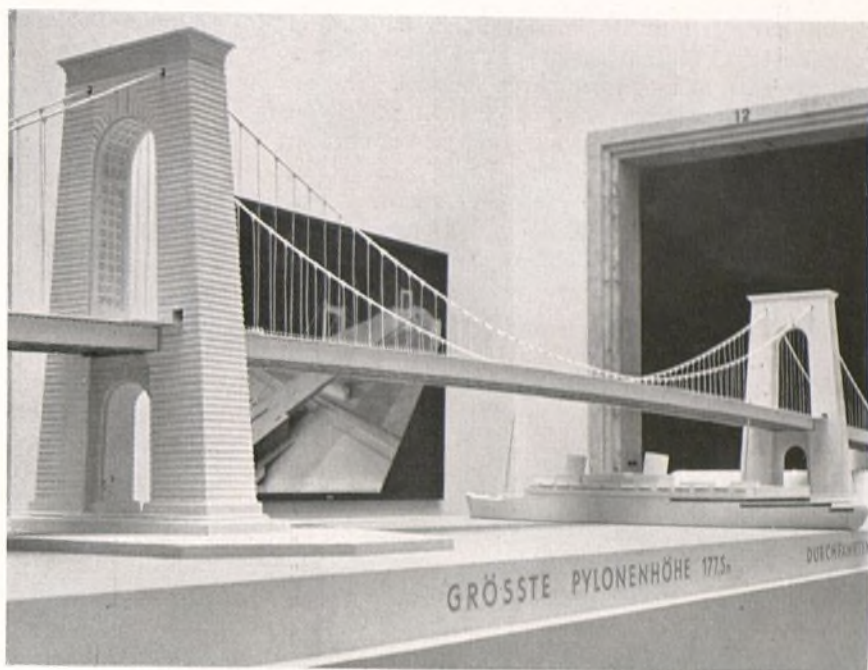
El programa más gigantesco de todos es, sin embargo, la proyectada renovación de la capital de Alemania, de la cual está encargado el Inspector General de Obras Públicas, Profesor Doctor Speer, quien, como ha dicho el Führer, deberá cuidar de llevar al caos actual de Berlín la nueva línea que corresponde al movimiento nacionalsocialista y a la dignidad de la capital de Alemania. Los trabajos preliminares ya se hallan terminados, de modo que el Profesor Speer pudo, hace poco, dar a conocer algunos detalles de las obras.

Lo más importante de la reforma lo constituyen las dos grandes vías que irán de norte a sur y de este a oeste. Estas quedarán terminadas en el plazo de doce años. Para la vía Este-Oeste ya se ha dado principio a los trabajos. La necesidad de esta magna reforma nace del hecho de que en el distrito de los edificios gubernamentales faltan de tal modo oficinas, que autoridades y empresas particulares se han visto obligadas, a distribuir sus oficinas hasta en veinte y más casas. Es que falta allí materialmente el sitio necesario para obras nuevas, a pesar de que los medios económicos para tales obras nuevas estén ya desde hace tiempo disponibles. Las nuevas vías Norte-Sur y Este-Oeste serán, pues, las que darán el espacio necesario para la construcción de grandes edificios y en ellas se desenvolverá también con holgura el ya hoy enorme tráfico, aunque en lo futuro aumentara mucho más. Decisivo fué para la elección de la vía Norte-Sur el hecho de que, tanto en el Norte como en el Sur de Berlín, existen todavía grandes espacios libres para viviendas. Por otra parte, era un contrasentido insostenible la existencia en el centro de la ciudad de los grandes apartaderos de los ferrocarriles, anexos a las estaciones, los que se introducen como cuñas en el corazón de la gran urbe. Añádase a esto el que los apartaderos ya no tienen sitio para extenderse y

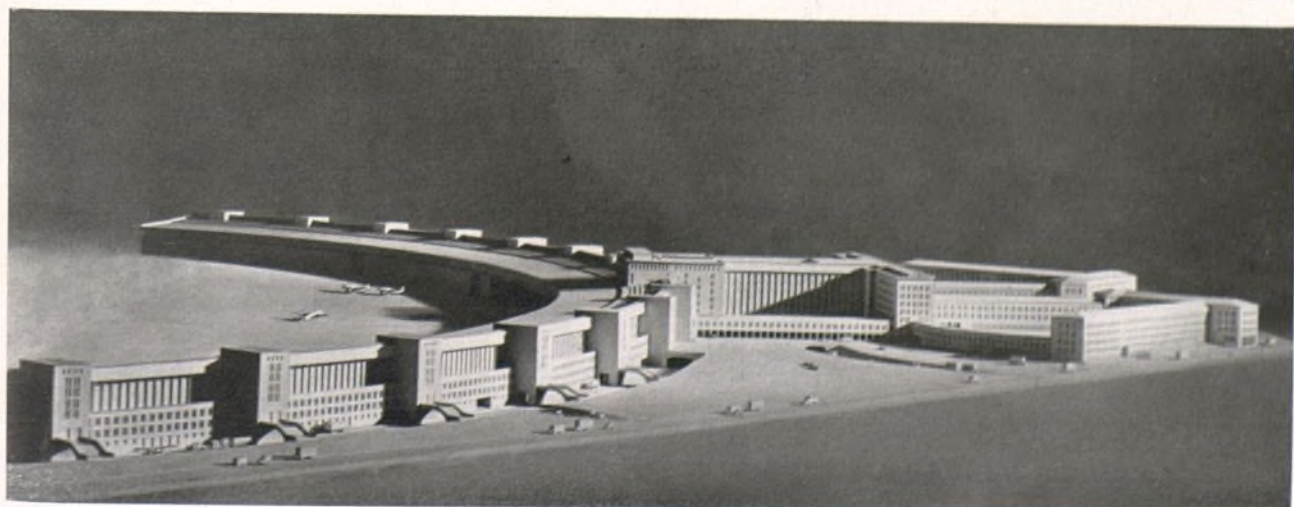
que las mismas estaciones resultan anticuadas y se comprenderá mejor todavía la necesidad de la gran reforma. Con ésta desaparecerá la cuña de los apartaderos y también las estaciones. La de Potsdam y la de Anhalt se reunirán en una estación central en el Sur, y la de Lehrte y la de Stettín en otra, en el Norte. De este modo se ganarán 1.600.000 metros cuadrados de terreno para nuevas obras. La nueva vía Norte-Sur unirá ambas estaciones centrales y se prolongará hasta la autopista de circunvalación en que desembocan las distintas autopistas que reúnen las regiones alemanas con su capital. La nueva vía Norte-Sur tendrá una longitud total de 38,5 kilómetros y la vía Este-Oeste una longitud de 50 kilómetros. Cuatro anchas calles de circunvalación (con aprovechamiento de las calles ya existentes, hasta donde sea posible), completarán las citadas dos vías, las cuales se cruzan en el centro. No muy lejos de éste, junto a la vía Norte-Sur, se construirá un gigantesco edificio para asambleas que en sus dimensiones corresponderá a la importancia de la capital. Delante de este edificio habrá una plaza de 220.000 metros cuadrados de extensión, capaz para manifestaciones de un millón de personas. El centro de la vida y del tráfico de Berlín será, desde luego, el punto de cruce de las grandes vías y allí habrá pasajes subterráneos para el mejor desenvolvimiento del tráfico.

Con la vasta reforma se aligerará la actual densidad del centro de la metrópoli y en la periferia se crearán nuevas barriadas que estarán unidas con el centro mediante rapidísimos ferrocarriles subterráneos. Antes de efectuarse el éxodo de los habitantes desde el centro, hay que crear en las afueras nuevas viviendas. Durante este año (1938) se construirán quince mil y luego veinte mil viviendas por año. Las casas para viviendas han de ser tan amplias para que no haya, como ahora sucede, cuatrocientas personas por hectárea sino máximo ciento cincuenta, evitándose así el hacinamiento humano.

Modelo del gran puente que se contruirá en Hamburgo encima del Elba. Los pilones tendrán una altura de 177,5 m. ; la anchura del puente será de 47 m. ; la longitud, de 700 m.



Modelo de la casa del Partido Nacional-Socialista que se construye en Dresden



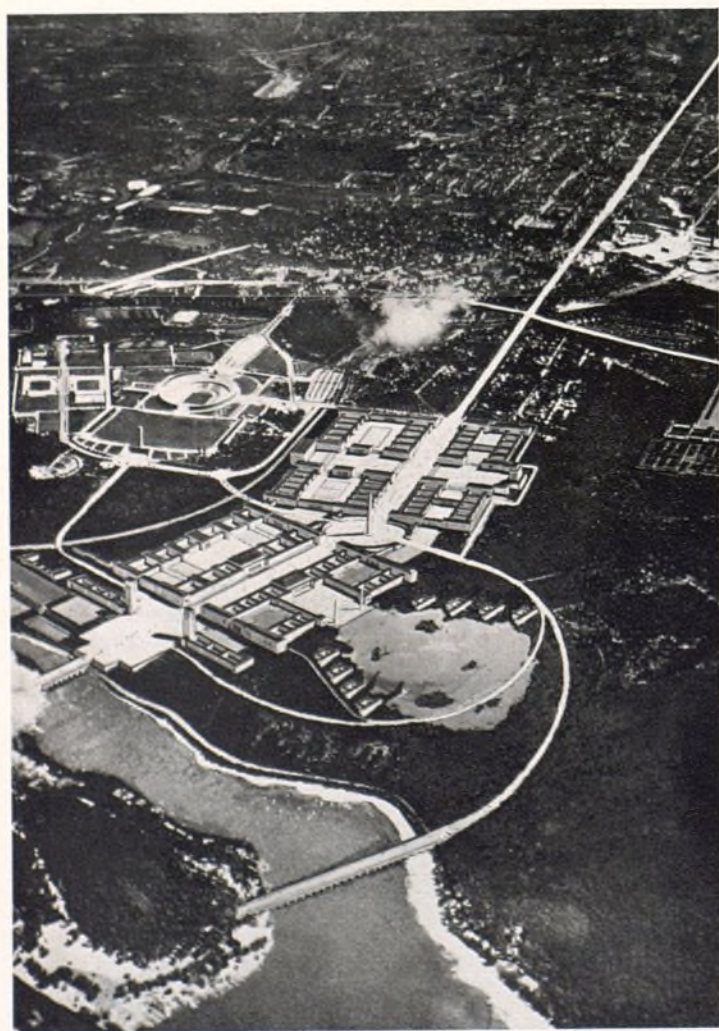
Modelo de los edificios del gran aeródromo central de Berlín Tempelhof

La parte arquitectónica de Berlín sufrirá cierto cambio en el sentido de que los edificios altos no se construirán ya en el centro de la ciudad, sino a lo largo de los cuatro brazos que forma la cruz de las dos grandes vías, de modo que nada se opondrá ya al ulterior desarrollo del centro. En el proyecto de la reforma entra también la creación de grandes jardines y parques, paralelamente a las dos citadas vías, haciéndolo en forma radial para que penetren todo lo que sea posible hacia el centro.

En las mismas cercanías de las barriadas de viviendas no se tolerará la existencia de fábricas ni talleres que puedan intoxicar el aire. Todas las grandes fábricas habrán de situarse, en lo porvenir, a lo largo de las grandes líneas del ferrocarril, hasta donde sea posible.

La proyectada reforma ha de quedar terminada en el año 1950, pero la estación central del Sur se abrirá al servicio ya en el año 1945 y la del Norte, en 1948.

En el extrarradio de Berlín, al oeste, se levantará la ciudad universitaria, sacada ya a concurso; hoy las diversas facultades y escuelas superiores están excesivamente diseminadas por la ciudad, de modo que los estudiantes pierden mucho tiempo yendo de un edificio



En Berlín se ha abierto el concurso de proyectos para la construcción de un barrio universitario. A la izquierda, el Campo de Deportes con el Estadio Olímpico; al frente: el río Havel con el lago de Stossensee

a otro. Por añadidura, la mayoría de los edificios resultan pequeños e insuficientes.

No es posible fijar todavía con exactitud el volumen de capital que requerirá la vasta reforma de Berlín, pero el Profesor Speer ha declarado que en parte no se tratará de desembolsos nuevos, puesto que en algunos casos ya se ha efectuado la adquisición de los terrenos necesarios. Un gran descargo económico es, por otra parte, para el Estado el que los Ferrocarriles Alemanes construirán la parte que les corresponda en la reforma con medios propios, y lo mismo harán otras entidades públicas que piensan elevar sus edificios en las proyectadas vías Norte-Sur y Este-Oeste. Por otra parte, el Gobierno ha decretado en octubre de 1937 una Ley sobre la reforma de las ciudades alemanas en la que se somete la propiedad de fincas y solares a ciertas restricciones, pero sólo hasta donde lo requiera la ejecución de las obras en proyecto. La edificación de solares y la reforma de fincas existentes puede prohibirse, si con ellas los terrenos sufriesen un encarecimiento excesivo. Los ministros competentes pueden disponer, mediante decreto, de las plus-valías, porque sería injusto que el propietario particular se enriqueciera inmerecidamente con los esfuerzos del Estado. Además se podrá obligar a los propietarios de fincas expropiadas a que empleen las indemnizaciones por expropiación en la construcción de otras viviendas. Estos propietarios expropiados podrán librarse del Impuesto de la circulación, de los Derechos del Timbre, de la Contribución Comunal y de la de adquisición de terrenos, pero el impuesto de plus-valía hay que pagarlo en todo su valor. Pero no lo cobra el municipio, sino el Estado que es quien realiza la reforma. Si el contribuyente emplea el producto de la expropiación en la compra de otro solar, en substitución de la finca expropiada, tiene derecho a una rebaja en los impuestos de utilidades y corporativos.

Dado lo atrevido del proyecto no es de extrañar que de Berlín desaparezcan calles y barrios enteros. Sólo el núcleo históricamente valioso alrededor del Palacio imperial, Avenida Bajo los Tilos hasta la puerta de Brandemburgo quedará incólume y este rincón histórico se enlazará estrechamente con el nuevo centro arquitectónico de la capital. Aparte del hecho de que a una gran parte de los habitantes de Berlín se les ofrecerá viviendas más sanas en barriadas nuevas, hay que tener en cuenta que los negocios en general experimentarán un gran impulso, gracias a las grandes reformas. Incontable será el número de obreros que tendrán trabajo durante largos años; las gigantescas cantidades de materiales que se emplearán en las obras, harán a su vez que las industrias correspondientes trabajen con pleno rendimiento. Hasta los oficios más alejados beneficiarán de la coyuntura de construcción y, con ello quedará garantizada para el porvenir de la economía general del país la actual elevada norma de producción.

En cuanto a política exterior, la reforma de las grandes ciudades patentiza una vez más que el Führer quiere la paz, pues si Alemania creyese en la guerra, no daría principio a obras tan pujantes que sólo pueden realizarse en plazos de largos años de paz.

Ibero-América en Berlín

El Embajador general Faupel nuevamente Presidente del Instituto Ibero-Americano.

HABIENDO renunciado la presidencia del Instituto Ibero-Americano el general Reinecke, a quien el ministro de Educación del Reich al aceptar su renuncia le expresó su reconocimiento y gratitud por los servicios prestados a la institución de referencia, cuyas actividades dirigió durante más de un año, fué designado presidente del Instituto Ibero-Americano el embajador general Faupel que ya desde 1933 hasta 1936 ocupó este importante cargo, siendo posteriormente nombrado embajador alemán en Salamanca,

de un viaje de estudio por el Reich pasó una semana en Berlín.

Dió la bienvenida a los festejados y a la selecta concurrencia que asistió al acto, entre la cual se anotó la presencia del embajador argentino, Excmo. señor doctor Eduardo Labougle, el presidente del Instituto Ibero-Americano, general Reinecke, enalteciendo la tradicional amistad germano-argentina.

En términos afectuosos agradecieron la manifestación el general Verdaguer y, por parte de la delegación de referencia, los doctores Passanante y Garacotche, sintetizando sus impresiones de Alemania.



Asistentes a la comida ofrecida al General Verdaguer por la Oficina de Información Turística de los FF. CC. Alemanes: en primera fila (de izquierda): Dr. Dormmüller, Ministro de Comunicaciones del Reich; General Verdaguer, Jefe de las Fuerzas Aéreas de la República Argentina; Embajador General Faupel, Director del Instituto Ibero-americano de Berlín; el Duque Adolf Friedrich zu Mecklemburg; Sr. Esser, ex Ministro de Estado

puesto que dejó hace pocos meses, después de haber cumplido con todo éxito su misión diplomática ante el Gobierno del general Franco.

La nueva designación para la presidencia del Instituto Ibero-Americano del embajador general Faupel, propulsor incansable de la creciente vinculación intelectual y afectiva germano-ibero-americana, vuelve a poner de manifiesto la trascendencia que el Gobierno del Reich concede al cultivo de sus relaciones con los países de habla castellana y portuguesa, por los cuales el nuevo presidente del Instituto Ibero-Americano siempre ha demostrado ferviente devoción.

Recepción en honor del general Verdaguer y de una delegación universitaria argentina en el Instituto Ibero-Americano. Otras manifestaciones al Comandante en Jefe de las Fuerzas Aéreas de la Argentina.

Los contornos de un brillante acontecimiento social adquirió la recepción que en la tarde del 24 de enero ofrecieron el Instituto Ibero-Americano y el Servicio de Intercambio Académico en honor del comandante en jefe de la Fuerzas Aéreas de la Argentina general don Armando Verdaguer, y de una delegación de la Institución Cultural Argentino-Germana que al final

Se puso término a la hermosa fiesta, que fué una elocuente demostración del agrado que produjo la visita de los distinguidos huéspedes argentinos, con la inauguración de una exposición de telas del pintor Gartmann, que desde hace muchos años vive en Buenos Aires y cuyos paisajes argentinos merecieron elogiosos comentarios de la opinión pública.

Entre las diversas otras manifestaciones de simpatía de que fué objeto el general Verdaguer, quien visitó Alemania en calidad de invitado de honor del comandante en jefe de las Fuerzas Aéreas alemanas, mariscal Goering, siendo recibido por el Canciller y Führer Adolf Hitler, mencionamos la comida ofrecida por la Reichsbahnzentrale für den Deutschen Reiseverkehr.

El Instituto Ibero-Americano agasajó a un grupo de Falangistas.

A una simpática fiesta dió lugar la manifestación con que el Instituto Ibero-Americano el 25 de febrero obsequió a una delegación femenina de la Falange Española Tradicionalista, la que durante tres meses ha estudiado diversas instituciones sociales de la Obra Femenina Alemana y del Frente del Trabajo.

Ofreció la manifestación el embajador general



Manifestación a las Falangistas en el Instituto Ibero-americano de Berlín: (de izquierda) Embajador General Faupe; Srta. Angelita García Alvarez; Dra. Edith Faupe; Coronel Martínez; Srta. Julieta García Alvarez; Sra. Mary M. de Bedoya; Sr. Noeli; Srta. Felisa Cámara; Dra. Gertrud Richert; Sr. Stolt; Srta. María Esparza; Dr. Safita

Faupe, deseando a las señoritas festejadas grata estadia en esta capital y éxito en sus estudios y labores. En medio de una amena charla se pasaron algunas horas de verdadera animación.

La Academia Médica Germano-Ibero-Americana.

Con el mayor éxito la Academia Médica Germano-Ibero-Americana sigue atendiendo a los numerosos médicos de todos los países de habla castellana y portuguesa que vienen a perfeccionarse en las clínicas y hospitales alemanes o a conocer los progresos de la medicina y cirugía alemanas.

Muy concurridas resultaron las acostumbradas reuniones mensuales de esta institución, en las cuales disertaron el profesor doctor Benthin, catedrático de la Universidad de Königsberg, y el doctor Arrarte, attaché a la Legación del Uruguay, sobre «Vejez y rejuvenecimiento» y «Climatología médica», respectivamente.

Fué nombrado senador de la Academia Médica Germano-Ibero-Americana el doctor Arturo Scroggie, catedrático de la Universidad de Santiago de Chile y entusiasta animador de la aproximación médica germano-chilena. En un sencillo, al par que significativo acto, el presidente de la Academia Médica Germano-Ibero-Americana le hizo entrega del diploma correspondiente.

En honor de los profesores Rocha-Lima y Cintra de Prado la Academia Médica Germano-Ibero-Americana ofreció una comida.

Conferencias que hicieron conocer mejor a España e Ibero-América. El doctor Schwendemann, en el Instituto Ibero-Americano.

En presencia del Excmo. señor embajador de España, Almirante Magaz Marqués de Magaz, que pronunció una breve alocución de introducción, y ante una concurrencia verdaderamente extraordinaria, el consejero de Legación doctor Schwendemann dió una conferencia sobre el tema «Impresiones de la guerra civil en España».

Señaló que la España nacionalista defiende la civilización europea contra la barbarie soviética. Expuso

como en los meses anteriores al estallido de la guerra civil sistemáticamente fué preparado el terreno para la implantación del régimen comunista en España, hasta que, el asesinato de Calvo Sotelo, fué la señal del levantamiento del ejército para librar al país de la influencia destructora del comunismo y marxismo internacionales. Narró las incidencias de la evacuación de los súbditos alemanes de Madrid y el traslado de la Embajada alemana a Alicante y posteriormente a Salamanca; insistió en el marcado contraste que existe entre la vida en las provincias dominadas aun por los rojos y las que están bajo el mando del general Franco, quien ya habría ganado la guerra si Rusia, Francia y el comunismo y marxismo internacionales no hubieran venido en ayuda de los rojos.

La conferencia que, a la vez, llegó a constituir una manifestación de simpatía hacia España, fué seguida de una brillante reunión social.

El doctor Ahlfeld, en la Asociación Económica Alemana para la América del Sud y Central.

En el local de la Asociación Económica Alemana para la América del Sud y Central habló sobre «Las riquezas del subsuelo y la minería en Bolivia» el doctor Ahlfeld, ingeniero geólogo de la Dirección General de Minas de Bolivia.

Hizo una reseña geográfica y geológica de ese país. Trató extensamente de la distribución de los yacimientos petrolíferos, estañíferos etc., en el territorio y expuso la forma de explotación del oro, plata, estaño, bismuto, plomo, cobre, wolfram etc.; terminó destacando la minería como factor principal de la economía nacional boliviana. La brillante conferencia fué acompañada de excelentes proyecciones luminosas.

El profesor Kuehn, en la «Casa de las Naciones».

El profesor Kuehn, ex catedrático de las universidades de La Plata y del Litoral, dió una conferencia sobre «Impresiones de viaje en la Argentina», país que visitó nuevamente en 1936 y 1937.

Después de agradecer al Excmo. señor embajador de la Argentina, doctor Eduardo Labougle, presente en el acto, por las facilidades que le prestó en el viaje referido, el conferenciante señaló el progreso pujante de la Argentina, dando a conocer sus impresiones captadas en las regiones menos conocidas del país.

El profesor Quelle, en la Escuela Técnica Superior.

Ante la Sociedad de Metalurgistas y Mineros alemanes, el profesor Quelle disertó sobre el tema «La participación alemana en la minería e industria metalúrgica de Hispano-América en el tiempo del coloniaje». Con gran acopio de datos desconocidos hasta ahora, el ilustre conferenciante presentó un cuadro interesante de la labor decisiva de mineros alemanes y de la influencia de la ciencia y el derecho minero alemanes en el desarrollo de la minería americana de aquella época.

La doctora Richert, en la «Kaiser Wilhelm Gesellschaft zur Förderung der Wissenschaften».

En la Sociedad «Emperador Guillermo» para el Fomento de las Ciencias la doctora Richert, meritoria jefe de la sección española del Instituto Ibero-Americano, dictó una conferencia sobre «Las artes plásticas españolas», conferencia que llegó a constituir un aporte importantísimo para la divulgación del arte español en Alemania.

Varias conferencias sobre Chile.

En la Escuela Técnica Superior, el profesor doctor Brüggén dió varias conferencias sobre aspectos geológicos de Chile. En el Humboldt-Club, el arquitecto don Abel Gutierrez y el doctor E. Echenique-Guzman, en distintas ocasiones, disertaron sobre los temas «Arte autóctono y moderno en Chile» y «Chile a vista de pájaro».



La Academia Médica Germano-Ibero-americana honra a un distinguido médico chileno, nombrando Senador Honorario al Prof. Dr. Arturo Scroggie. A la derecha: don Luis de Porto-Seguro, Embajador de Chile en Alemania

El profesor de Estado don Raúl Bravo, en el Centro de Intercambio Escolar.

En el Centro de Intercambio Escolar, y ante los jóvenes que forman esta institución, el señor Bravo disertó sobre diversos aspectos de la vida política y económica de Bolivia, subrayando su potencialidad

La señora Carlota Andrée, distinguida periodista chilena, haciendo entrega de las cartas de Pedro de Valdivia, donadas al Instituto Ibero-americano de Berlín (de izquierda): Prof. Fiebrig, Jefe de la Sección Argentina del Instituto; General Reinecke, ex Director del Instituto; Sra. Carlota Andrée; Sr. Schwarzenstein, Jefe de Prensa de la Oficina de Información Turística de los FF.CC. Alemanes; Sr. Molina Letelier, Secretario de la Embajada de Chile; Sr. Berndt, Jefe de la Sección Chilena del Instituto



económica y sus futuras proyecciones en el continente sudamericano.

Todas las conferencias anteriormente referidas alcanzaron el mayor éxito, constituyendo otros tantos actos de efectiva propaganda en favor de los países respectivos.

Comunidad de Trabajo Germano-Boliviana.

Con ocasión de una recepción que ofreció el Excmo. señor ministro de Bolivia, general don Julio Sanjinés, se ha fundado la «Deutsch-Bolivianische Arbeitsgemeinschaft». Integrada por elementos representa-

De paso estuvo en ésta el doctor Moacyr E. Alvaro, profesor de oftalmología de la Escuela Paulista de Medicina y presidente del Instituto de organización racional del Trabajo, quien visitó varias clínicas de su especialidad y las instalaciones sociales del Frente del Trabajo.

Con la misión de estudiar la organización aduanera de Alemania, desde hace varias semanas se encuentra en ésta el jefe del Departamento de Arancel de la Aduana de Chile, don Patricio Aldunate. El prestigioso funcionario, que actualmente se somete a una delicada intervención quirúrgica, ha venido acompañado de su



El nuevo Presidente electo de Argentina, Dr. Roberto M. Ortiz, pronunciando su primer discurso con ocasión de la solemne introducción en su alto cargo

tivos de los círculos políticos, económicos y culturales, la nueva institución, cuyas actividades se fijarán de común acuerdo entre el Instituto Ibero-Americano y la Legación de Bolivia, se propone el fomento de las relaciones culturales y económicas entre el Reich y Bolivia.

Personalidades ibero-americanas.

En la segunda quincena del mes de diciembre del año pasado fué huésped de esta capital la señora Carlota André, corresponsal de «El Mercurio» de Santiago de Chile. La distinguida visitante, que hizo un viaje de estudio por Alemania, organizado por la Oficina de Turismo de los F.F.C.C. Alemanes, estudió especialmente la industria menor alemana. En retribución de las múltiples atenciones de que fué objeto por parte del Instituto Ibero-Americano, le obsequió un valioso ejemplar de «Cartas de Pedro Valdivia que tratan del Descubrimiento y Conquista de Chile. Edición Facsimilar dispuesta y anotada por José Toribio Medina».

hermana, la señorita Judith Aldunate, que se dedica al estudio de la enseñanza de la música en los niños.

Con el objeto de confeccionar una bibliografía de todas las obras que se ocupan de las relaciones germano-chilenas, ha llegado el señor Eugenio Pereira, catedrático de la Universidad de Chile. Viene acompañado de su esposa, doña Lila Cerda de Pereira, distinguida profesora de canto del Conservatorio de Música de Santiago.

Comisionados por sus respectivos Gobiernos, para estudiar la instrucción pública en el Reich han llegado la señora Beatriz del Pino de Ruiz de la Argentina y el profesor de Estado don Raul Brivo de Bolivia. Atendidos por el Instituto Ibero-Americano, los dos distinguidos educacionistas visitan las escuelas en la capital y las provincias de Alemania.

Desde hace pocos días es huésped de esta capital el famoso compositor brasileño y director de orquesta Francisco Mignone, quien dará una serie de conciertos en diversas ciudades alemanas.

Crónica Transatlántica de Hamburgo

20º Aniversario del Instituto Ibero-Americano de Hamburgo.

INICIAMOS esta crónica con una dedicatoria especial para el Instituto Ibero-americano de Hamburgo en conmemoración de su vigésimo aniversario. El 3 de febrero pasado esta Institución, la primera fundada en Europa bajo esta denominación, ha cumplido veinte años de activa labor en pro del acercamiento de Alemania hacia los países de habla española y portuguesa.

La creación de este Instituto al finalizar el año 1917 y a principios de 1918 se debe a la iniciativa del Prof.

tugal, de Centro y Sudamérica y un impulsador de su mutuo conocimiento y divulgación cultural.

En vida del Prof. Schädel el Instituto estuvo unido a la Universidad; después de su fallecimiento pasó a depender del Senado de Hamburgo por decreto del 26 de noviembre de 1928 y en su reemplazo se nombró Director al Prof. Dr. Rodolfo Grossmann. Se creó un consejo directivo y fué su Presidente el Ex-Alcalde y actual Consejero de Estado de Hamburgo, Dr. W. A. Burchard, quien al dejar este cargo ha conservado el título de Presidente-honorario, ocupando el puesto de Presidente activo el Senador Sr. Ahrens. Bajo la activi-



A su paso por Hamburgo, el Jefe de las Fuerzas Aéreas de Argentina, General Verdaguer, fué recibido por las Autoridades e Instituciones de la Ciudad Hanseática: (de izquierda) General Verdaguer; Dr. Daneri, Cónsul General de Argentina en Alemania; Prof. Dr. Grossmann, Director del Instituto Ibero-americano de Hamburgo

Bernhard Schädel, quien en aquella época era Director del Seminario de Cultura y Lenguas Románicas del Instituto Colonial de Hamburgo. Este Instituto, tal como su nombre lo indica, tenía por objeto realizar estudios para el mejor conocimiento de las posesiones coloniales alemanas. El Prof. Schädel anhelaba que éste se ampliase y llegara a ser un centro de altos estudios y de investigación que se preocupara de preferencia con los países extranjeros. Esta ampliación se realizó en 1919 dando origen a la actual Universidad Hanseática, mas no dentro de los conceptos patrocinados por el Prof. Schädel. Por este motivo y con el pensamiento de poner en práctica su idea, fundó el Instituto Ibero-americano de Hamburgo.

El Prof. Schädel ha sido uno de los precursores de las relaciones espirituales germano-ibero-americanas, que tan grandes y positivos beneficios ha producido para Alemania y en forma muy especial en los primeros años de postguerra. Desde entonces en adelante el Instituto Ibero-americano de Hamburgo ha sido un mediador entre Alemania y los países de España, Por-

dad del Senador Sr. Ahrens y del Prof. Grossmann, la acción del Instituto se ha intensificado notablemente en la labor cultural y científica, sirviendo además en forma muy positiva a las relaciones comerciales. El Instituto es hoy una fuente de información para el comerciante alemán y, especial, para el hamburgués que desee obtener referencias sobre los países nombrados. Por esta causa el alto comercio le dispensa en la actualidad todo su apoyo y más de mil de sus representantes se cuentan entre sus asociados. El Instituto mantiene una filial en Sevilla y pronto tendrá otra en Wiesbaden. Su obra de divulgación científica, cultural y comercial se efectúa por medio de sus publicaciones «Ibero-amerikanische Rundschau», y «Estudios Ibero-americanos», cursos de enseñanza de español y portugués y por ciclos de conferencias dictadas por eminentes intelectuales alemanes y extranjeros. Paralelamente se desarrolla una amplia labor de carácter social asesorada por la «Sociedad de Amigos del Instituto».

El Senado de Hamburgo, en reconocimiento a estos

servicios lo ha dotado de un edificio propio como corresponde a sus exigencias.

La celebración del vigésimo aniversario tuvo lugar en los elegantes comedores del Uhlenhorster Fährhaus con una recepción a la que asistieron las personas que componen el Consejo Directivo del Instituto y los Cónsules Generales de España, Portugal y los países ibero-americanos. El Presidente, Senador Ahrens, aprovechando esta oportunidad, en un brillante discurso se refirió al gran espíritu que anima al Instituto para continuar en su noble tarea por el entendimiento germano-ibero-americano, agradeció el loable empeño que Director y personal colaborador del Instituto aportan a ella y tuvo palabras de reconocimiento para los señores Cónsules Generales, los cuales siempre han sabido prestar al Instituto su incondicional apoyo. El Cónsul General de Colombia, Sr. Alberto Carrizosa, en representación del cuerpo consular ibero-americano hizo entrega de las banderas que los países de habla española y portuguesa obsequian al Instituto en prueba de la leal amistad que sienten por Alemania. El Director Sr. Grossmann tuvo hermosas palabras de sentida gratitud para este simbólico gesto de los pueblos amigos de Alemania, y para corresponder a tan elevada manifestación prometió izar el correspondiente pabellón en los días solemnes de los diferentes países.

Conferencias auspiciadas por el Instituto Ibero-americano de Hamburgo.

El Prof. Kühn dictó el 11 de enero pasado una interesante conferencia en el Museo Etnológico de Hamburgo. Su tema versó sobre las observaciones personales recogidas en un viaje de estudio a través de las regiones bañadas por el río La Plata y sus afluentes, el Paraná y el Uruguay. Sus consideraciones sobre el paisaje, el hombre, y la capacidad económica de este territorio, ilustradas con hermosas fotografías, llamaron la atención del gran público asistente. El culto conferencista recibió un justo y merecido aplauso.

Un mes en la España liberada, por el Profesor español Teodosio Noeli.

A invitación especial de la «Sociedad de Amigos del Instituto Ibero-americano de Hamburgo», el profesor español señor Teodosio Noeli, actualmente Docente en la Auslandshochschule de Berlín, dictó una conferencia. Un numeroso público deseoso de escuchar a un testigo ocular de los acontecimientos españoles, llenó la gran sala de conferencias del Hotel Esplanade.

El profesor Noeli, a través de su disertación supo dar realidad a los crueles sucesos de la lucha fratricida que desangra al infortunado pueblo español, y a la vez logró destacar el temple espiritual de la raza que siempre ha asombrado al mundo con sus extraordinarios arranques de heroísmo. Al pasar ante el lente las vistas que mostraron las ruinas de las grandiosas reliquias del pasado de España, el público ex-

presó en un religioso silencio su horror hacia la guerra que destroza tantas vidas y tantos monumentos de alto valor espiritual. Hizo responsable al comunismo de tal destrucción y tuvo palabras de alabanzas para «Falange Española» y para el General Franco en su lucha sin cuartel por la liberación de España.

Mil años de las relaciones espirituales entre Alemania y el mundo hispano-portugués por el Director del Instituto Ibero-americano de Hamburgo, Prof. Dr. Grossmann.

En el Hotel Esplanade y ante una selecta concurrencia, el Prof. Dr. Grossmann hizo una brillante exposición sobre los muchos lazos que han unido, ya desde hace mil años, a Alemania con el mundo hispano-portugués. La historia cuenta de muchos hechos. En las admirables catedrales antiguas españolas también colaboró el artífice germano. Más tarde es especialmente el comerciante hamburgués uno de los primeros en arribar a las costas españolas y trabar relaciones con su congénere, el catalán. Así, hace 435 años—y precisamente en Hamburgo—se publicó el primer diccionario alemán-catalán y hace 240 años se escribió la primera gramática germano-española. Después de la gran guerra la filología románica ha tenido en Alemania su principal centro de estudio. En Hamburgo se fundó el primer Instituto Ibero-americano y posteriormente en Berlín y Köln. En las 23 Universidades alemanas, desde el semestre de invierno de 1918/1919 hasta el semestre de invierno de 1934/1935 se han dictado 4586 cursos con un total de más o menos 50.000 horas de clases referente al mundo ibérico. El Prof. Grossmann que es un gran conocedor de las culturas de los países de habla española y portuguesa, hizo resaltar, en forma muy especial, el desarrollo espiritual que se ha operado en estos países, la conciencia que se ha formado en cada uno de ellos, sus peculiares características y su actual estado de progreso con todas sus posibilidades para el futuro, exigiendo de acuerdo con esto un criterio más realista, desprendido de todo romántico prejuicio, para apreciar este fenómeno de trascendente importancia en pro de un acercamiento germano-ibero-americano. Este debe basarse en el exacto conocimiento de estas circunstancias, en la mutua cooperación de estos mundos que se complementan y dentro del concepto de que Ibero-américa va hacia su plena cristalización.

Ingenieros brasileños en viaje de estudio a través de Alemania.

Un numeroso grupo de ingenieros y de estudiantes de ingeniería brasileños, arribaron a Hamburgo el 21 de enero en el «Monte Sarmiento». Este grupo viene presidido por el Prof. Dr. Franco Kuling y a especial invitación del Gobierno del Reich harán un viaje de 88 días por Alemania, para visitar sus principales centros industriales. El Instituto Ibero-americano designó a uno de sus colaboradores, para que acompañe en calidad de guía a los ilustres huéspedes brasileños.

Comprad los productos
europeos por intermedio de las

Casas Exportadoras de Hamburgo

Los exportadores hamburgueses, con su larga
experiencia y exacto conocimiento de las
necesidades del mercado mundial, garantizan
las mayores ventajas en los precios y el sumi-
nistro puntual y adecuado

El resurgimiento alemán en cifras

Extracto del discurso pronunciado el 20 Febrero 1938 por el Führer y Canciller ante el Reichstag

SI Alemania está hoy salvada económicamente, el pueblo alemán no se lo debe sino a su propio Gobierno y a su propio trabajo. El Extranjero no ha contribuido a ello en nada. Fuera de una actitud negativa y llena de odio o de la censura torpe de los sabihondos, no sabemos de nada que pueda valorarse siquiera como positivo interés por Alemania, y no hablemos de ayuda.

Jamás he esperado tampoco otra cosa. Para los nacional-socialistas el abecé de nuestro credo político y económico consiste en no esperar la salvación de tal o cual ayuda extranjera, ya política, económica o financiera sino en buscarla exclusivamente en la órbita de la propia visión y de la propia fuerza.

De norma nos ha servido en este caso la convicción de que el tren de vida de un pueblo no puede ser sino el exclusivo resultado de una producción total de bienes capaces de subsistir; es decir, que todo salario y todo sueldo pagado en Alemania no tienen más valor real que el que les dé el trabajo realizado como

cosa producida. Impopular teoría en una época en que resuena el grito de: «¡Más salario y menos trabajo!»

Cuando asumí el gobierno del Reich, el número de desocupados había pasado en mucho de los 6 millones y el de sus familiares, de los 15 millones y medio. Por esto la solución del problema no estribaba sólo en dar a esos quince millones de seres el dinero para la vida sino ante todo en producir aquellos bienes que pudieran comprarse con ese dinero. De ahí que el programa económico del nacional-socialismo no sea, ni mucho menos un programa pecuniario, sino un plan de producción. Cuanto mayor sea el total de producción tanto mayor será la parte que en su disfrute tocará a cada uno. El dinero en sí no es más que un recurso para la distribución de los bienes de producción. Pero a la vez, para procurar a la nación en el mundo la posición que necesita para cumplir con sus finalidades, hacía falta una producción adicional que, en concepto de armamento nacional beneficiara al pueblo no directa sino indirectamente. Claro está que no había que identificar la salvación alemana con engañosas manipulaciones monetarias; es decir, no había que engañar a nuestros compatriotas con el salario variable y, por lo tanto, con escalas de precio inestables, sino que era necesario asegurar por medio de una producción acrecentada la misma fuerza adquisitiva para los ingresos también acrecentados del pueblo.

Permitidme que con secas cifras en breves extractos de nuestra vida económica documente hasta qué punto ha resuelto este problema el nacionalsocialismo.

En el año de 1932, es decir, antes de la toma del poder, la renta del pueblo alemán era de 45.200 millones de marcos. Ya en 1933 subió a 46.600 millones para alcanzar en 1937 la suma redonda de 68.000 millones de marcos.

Frente a ese aumento de los ingresos se encuentra el nivel casi completamente igual del índice de vida, que en 1932 fué de 120,6 y en 1937 de 125,1.

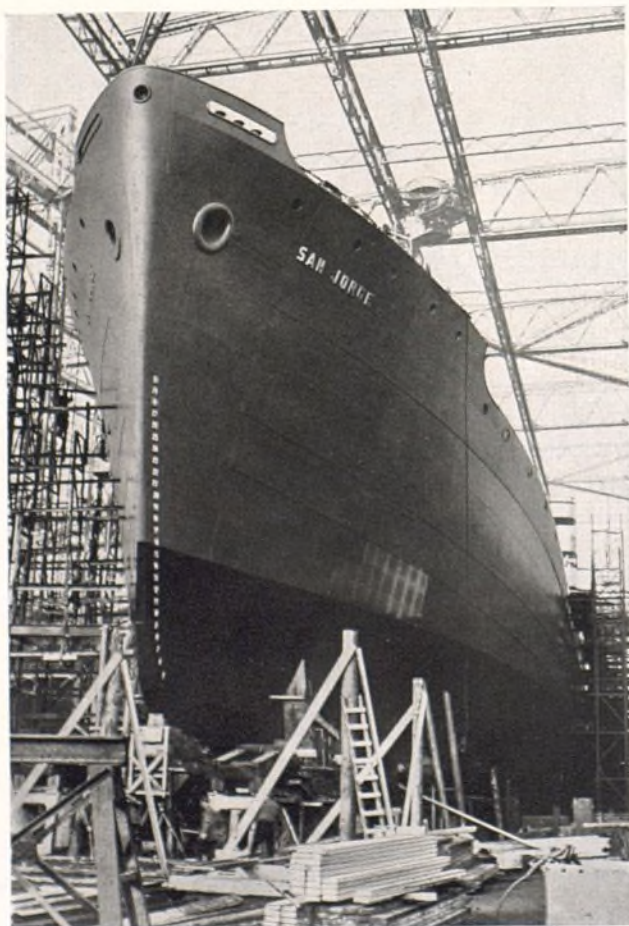
Es decir, mientras que los ingresos de la nación aumentaron en un 50% aproximadamente, el alza del índice general de vida es sólo de 4%.

Las causas radican en el desarrollo de nuestra producción.

El valor de la producción industrial fué

en 1932	de 37.800 millones
en 1933	„ 39.900 „
pero en 1937	pasaba „ 75.000 „

A este crecimiento responden también las cifras de entradas en el artesanado, que en



El buque de petróleo «San Jorge», cuya construcción fué encargada por el Gobierno de Argentina al astillero Blohm & Voss, de Hamburgo, poco antes de su lanzamiento

El ex Presidente de los EE. UU. de la América del Norte, señor Hoover, fué recibido en audiencia especial por el Führer y Canciller del Reich



1932 fueron de 9.500 millones
en 1933 " 10.100 "
y en 1937 " 22.000 "

A título comparativo no quisiera dejar de citar aún las cifras de venta del comercio al por menor, que fueron en

1933 de 21.800 millones
1937 " 31.000 "

Pero también la producción agrícola, a pesar de un cultivo ya sumamente intensivo, manifiesta rendimientos crecientes y fué en el año

1932 de 8.700 millones
y en el año 1937 de más de 12.000 millones

Y no se trata aquí únicamente de un problema de formación de los precios sino de un aumento de la producción, como lo prueba el hecho de que a pesar de la mayor capacidad adquisitiva del pueblo alemán y, por consiguiente, de la mayor afluencia al mercado, especialmente de víveres, el aprovisionamiento con la producción propia, que en el año de 1932 fué de 75%, subió ya en 1936 a 81%.

Especifiquemos con algunos ejemplos el aumento de la producción industrial, cuyo valor pasó de 37.800 millones a 75.000 millones. En los cinco años de régimen económico nacionalsocialista aumentó

la fabricación de papel	" " " " " "	en	50 %
" " " " " "	" " " " " "	"	66 %
" " " " " "	" " " " " "	"	68 %
" " " " " "	" " " " " "	"	80 %
" " " " " "	" " " " " "	"	90 %
" " " " " "	" " " " " "	"	100 %
" " " " " "	" " " " " "	"	100 %
" " " " " "	" " " " " "	"	150 %
" " " " " "	" " " " " "	"	470 %
" " " " " "	" " " " " "	"	570 %
" " " " " "	" " " " " "	"	2500 %

Estas producciones nacionales intensificadas en una medida gigantesca han creado aquellos valores que aseguraron al Estado alemán la capacidad adquisitiva y, por consiguiente, su estabilidad, a pesar de que al mismo tiempo, respondiendo a este incremento de producción, el número de desocupados bajó de más de 6,5 millones, en el momento de la toma del poder, a unos 470.000 a principios de octubre de 1937.

Pero el número de las personas reincorporadas al proceso de la producción es todavía en 2 millones superior.

Esta enorme actividad económica se refleja también en las cifras del comercio exterior. Sin participar en conferencias económicas internacionales, ni hallarnos en posesión de esas gigantescas posibilidades económicas de las que disponen otras potencias mundiales, hemos conseguido acrecentar nuestro comercio exterior por el lado de la importación

de 4,2 a 5,5 mil millones
y por el de la exportación de

4,9 mil millones en 1933
a 5,9 mil millones en 1937

A esto responde también la confianza que el pueblo alemán tiene en su política económica; confianza que se traduce en el aumento de los depósitos de ahorro. En las cajas de ahorro públicas aumentaron las im-

posiciones
de 11.400 millones de marcos en 1932
a 12.000 " " " " 1933
" 14.600 " " " " 1936
" 16.000 " " " " 1937

Fenómeno concomitante de esta economía nacional planificada fué la reducción orgánica del tipo de intereses del

200 % en 1937 para los créditos a corto plazo
al 6,25 % en 1932
y del 8,8 % en 1932
al 4,5 % en 1937 para los créditos a largo plazo.



Vista del formidable taller donde se construye el nuevo Zeppelin «L. Z. 130» que dentro de pocos meses realizará sus viajes de prueba

Los ingresos del Reich fueron los siguientes

en 1932	6.600 millones
„ 1933	6.800 „
„ 1934	8.200 „
„ 1935	9.600 „
„ 1936	11.500 „
„ 1937	14.000 „

En 1938 pasarán de 17.000 millones.

De la copia de datos que prueban este gigantesco incremento de la producción alemana y, por consiguiente, el auge de la economía no citaré más que unas cuantas cifras.

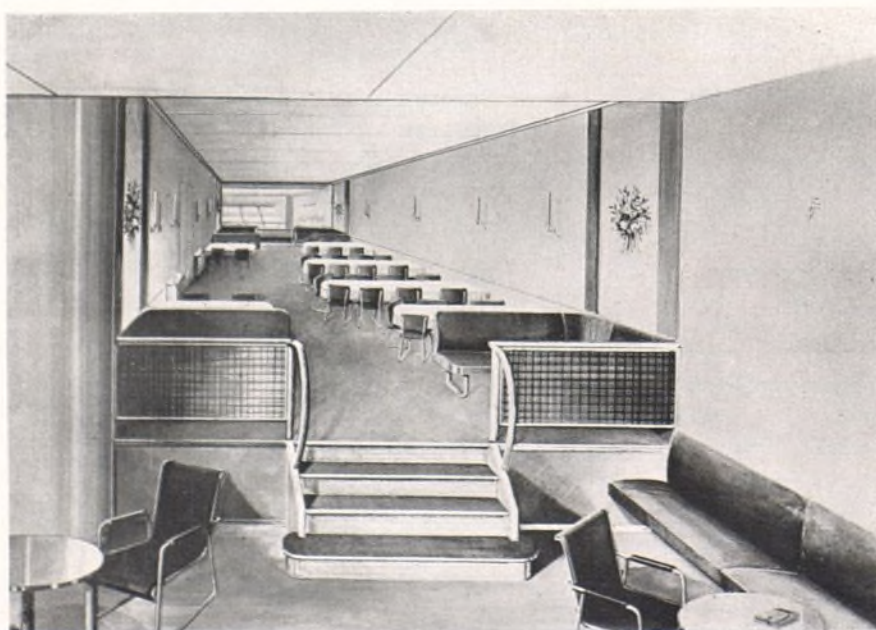
Una de las bases principales de nuestra economía nacional está en nuestros ricos yacimientos de carbón.

La extracción de hulla fué

en 1932	de 104,7 millones de toneladas
„ 1933	„ 109,7 „ „ „
„ 1934	„ 124,9 „ „ „
„ 1935	„ 143 „ „ „
„ 1936	„ 158 „ „ „
„ 1937	„ 184,5 „ „ „

También la extracción de lignito ofrece un cuadro análogo, pues

en 1932	fué de 122,65 millones de toneladas
„ 1933	„ „ 126,79 „ „ „
„ 1934	„ „ 137,27 „ „ „
„ 1935	„ „ 147 „ „ „
„ 1936	„ „ 161,37 „ „ „
„ 1937	„ „ 184,7 „ „ „



Comedor del «L. Z. 130»

Deutsche Ueberseeische Bank

Berlin NW 7, Friedrichstrasse 103

Banco Alemão Transatlântico

Rio de Janeiro, Bahia, Curitiba, Porto Alegre, Santos, São Paulo

Banco Alemán Transatlántico

Buenos Aires, Córdoba, Rosario de Santa Fé, Montevideo

Valparaíso, Antofagasta, Concepción, Santiago, Temuco, Valdivia

Lima, Arequipa · Barcelona, Madrid, Sevilla

Diputados, pueblo alemán: Este incremento anual de 80 millones de toneladas en la extracción de hulla y de 62 millones de lignito es un factor de valoración muy distinto del que rige en las tan alabadas democracias cuando se aumenta el dinero en circulación en tantos miles de millones sin crear contravalor alguno.

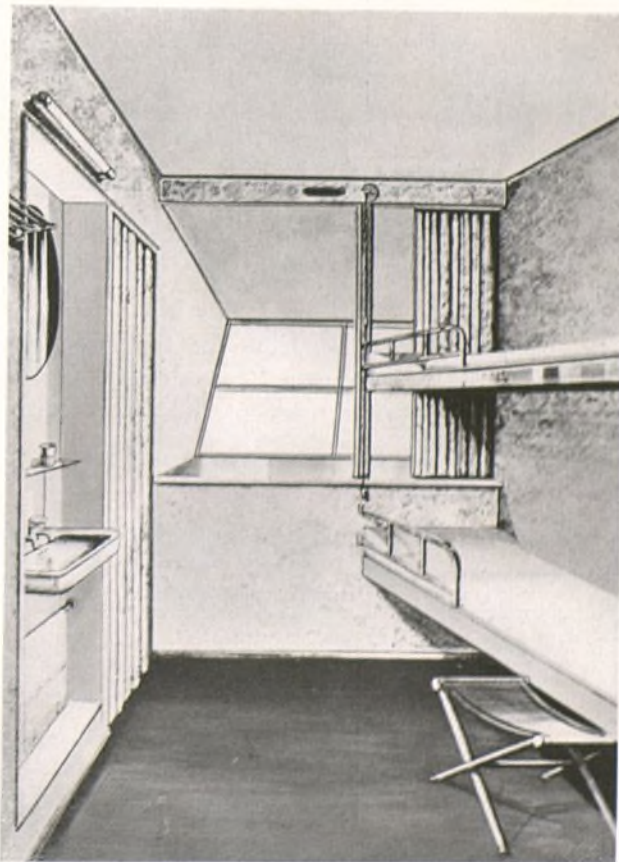
Un cuadro no menos imponente ofrece la producción alemana de acero y fundición, así como también la extracción del hierro.

En 1933 la producción de acero fué de
9.660 millones de toneladas

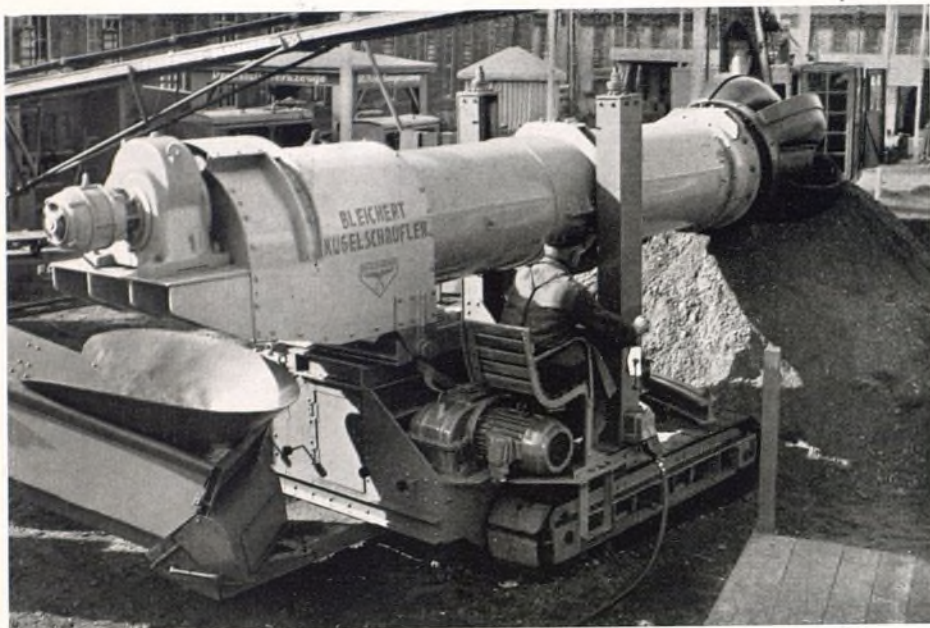
en 1934 de	13.555	"	"	"
" 1935 "	16.010	"	"	"
" 1936 "	18.614	"	"	"
" 1937 "	19.207	"	"	"

En el mismo espacio de tiempo aumentó la producción de fundiciones de 1,4 millones de toneladas a 3,7 millones.

Estos son los resultados de un proceso de producción cuyos signos exteriores son los millares y millares de altos hornos y chimeneas, de fábricas y talleres donde han encontrado otra vez pan y trabajo esos millones de alemanes, que el nacionalsocialismo arrancó al paro forzoso.



Camarote del «L. Z. 130»



Novedad exhibida en la última FERIA de Primavera de Leipzig: Draga eléctrica de paletas esféricas para remover tierras

Después de los Estados Unidos ha vuelto a ser Alemania hoy el principal productor de acero del mundo.

La producción de mineral de hierro fué en 1932 de 1,3 millones de toneladas y subió en 1933 a 2,6 " " "

" 1934	" 4,3	" " "
" 1935	" 6	" " "
" 1936	" 7,5	" " "
" 1937	" 9,6	" " "

Hasta 1940 en virtud de las medidas ya adoptadas subirá a 20 millones de toneladas, y a esto hay que añadir la explotación adicional dentro del plan cuadrienal, pues sólo la Empresa nacional «Hermann Göring» figurará con una producción que en 1940 pasará de los 21 millones de toneladas. Por consiguiente, la producción de mineral de hierro de Alemania será, en total, de 41 a 45 millones de toneladas por lo menos frente a 1,3 millones en 1932.

De ahí podrá deducir el pueblo alemán que su miseria no se vence con meras palabras sino con ayuda de medidas únicas de dimensiones titánicas.

Análogo es el resurgimiento de nuestra producción en muchos otros dominios.

Por ejemplo, la producción de bauxita subió de 1.360 toneladas en 1932 a 73.280 en 1937

la de magnesita de 0 a 21.000 toneladas
la de fluorita de 36.000 a 127.000 toneladas
la de espato pesado de 110.000 a 423.000 toneladas
la de grafito, de 21.000 a 24.000 toneladas
la de cal de asfalto de 33.000 a 109.000 toneladas
la de mineral arsénico de 2.800 a 26.400 toneladas
la de pirita de 165.000 a 420.000 toneladas
la de mineral de níquel de 0 a unas 87.000 toneladas
la de mineral de plomo y de cinc, de 1,18 a 2,4 millones de toneladas.

El beneficio de sal de potasa en bruto subió de 6,415 millones en 1932 a 14,46 millones de toneladas.

La extracción de petróleo subió de 238.600 en 1933 a 453.000 toneladas en 1937.

La producción de carburantes ligeros, es decir, bencina, etc. aumentó de 386.000 en 1933 a 1.480.000 toneladas en 1937 y excederá ahora de 1.700.000 toneladas, aunque todavía no han entrado en acción las grandes explotaciones del plan cuadrienal.

La producción de aceites para motores Diesel subió de 60.000 a 120.000 toneladas

la de aceite lubricante de 45.000 a 140.000 toneladas
la de aceite de combustión de 167.000 a 320.000 toneladas

la de aceite de alumbrado de 19.000 a 40.000 toneladas.

La producción de lana creció de 4.700 a 7.500 toneladas en 1937.

La de lino de 3.100 a 24.000 toneladas

la de cáñamo de 210 a 6.000 toneladas

la de lana celulosa de 4.000 toneladas a más de 100.000 toneladas

la de seda artificial de 28.000 a más de 57.000 toneladas.

Podría prolongar esta serie con otros ejemplos que dan todos testimonio de un trabajo como jamás se ha realizado todavía en nuestro pueblo.

A estos éxitos se añadirá dentro de pocos años el gigantesco resultado del plan cuadrienal. ¿Qué significan frente a semejante record las insulsezas de los criticastros en el interior y en el extranjero, las marmarrachadas de periodistas torpes o malintencionados, o de ineptos parlamentarios? ¿No es, finalmente, una ironía de la historia que precisamente los países que no conocen otra cosa que crisis, crean poder criticarnos y darnos buenos consejos?

Sin consejo de nadie, y, sobre todo, sin ayuda de los demás hemos ensayado vencer una crisis frente a la cual varios países se hallan aún sin saber qué hacer.

Ahora quisiera dar a conocer al pueblo alemán los resultados obtenidos en otras esferas de nuestro trabajo.

Admitiéronse en la circulación:

En 1932 . . .	56.400	motocicletas
„ 1937 . . .	234.000	„
„ 1932 . . .	41.100	coches de turismo
„ 1937 . . .	216.000	„ „ „
„ 1932 . . .	7.000	camiones
„ 1937 . . .	56.000	„

En total Alemania tenía hace 5 años y medio un millón y medio de vehículos motorizados y hoy tiene 3 millones aproximadamente.

No obstante, el coche popular se presentará de aquí en pocos años con unas cifras que dejarán muy atrás a aquéllas.

Si en 1937 se han concedido cinco veces más licencias de camiones que en 1932, la exportación de automóviles ha aumentado casi ocho veces comparativamente a 1932.

Paralelo a este incremento del tráfico motorizado marcha el incremento de la circulación en general.

La navegación fluvial transportó

en 1932 73 millones de toneladas

y en 1937 130 millones de toneladas de mercancías.

La gran obra de regularización de ríos y de construcción de canales completará la ya inmensa red de vías de navegación interior, entrañando un nuevo incremento del tráfico.

La navegación marítima alemana transportó

en 1932 36 millones de toneladas

en 1937 61 millones de toneladas.

Los «cementeros de barcos» de 1932 en el Elba y el Weser y en otras regiones costeras alemanas han desaparecido.

A esto responden también las nuevas construcciones de nuestros astilleros. En 1932 los astilleros alemanes tenían 22.000 toneladas de pedidos únicamente del país. Pedido del Extranjero, podía decirse que no había. A fines de 1937 el cuadro es el siguiente:

Hállanse en construcción 370.000 toneladas por cuenta de comitentes nacionales y 350.000 toneladas encargadas por el extranjero. Todavía no se ha podido poner la quilla de otras 400.000 toneladas. Esto arroja un total de 1.120.000 toneladas.

En estas cifras no están incluidas las construcciones de la marina de guerra. Es decir, los astilleros alemanes, que en 1932 tenían pedidos de 22.000 toneladas, trabajan actualmente en la construcción de 1.120.000 toneladas exclusivamente para la marina mercante.

El número de vagones de los FF. CC. alemanes para el tráfico de mercancías fué en 1937, por término me-

Deutsch - Südamerikanische Bank

A K T I E N G E S E L L S C H A F T

BERLIN W 8
Mohrenstraße 20-21

HAMBURG 36
Große Bleichen 36



Banco Germánico

da America do Sul · de la America del Sud

Río de Janeiro · São Paulo · Santos · Buenos Aires
Asunción (Parag.) · Valparaíso · Santiago · México

Banco Afiliado:

Banco Germánico de la América del Sur S. A., Madrid

dio, un 47 por ciento mayor que en 1932. A esto correspondían los ingresos del tráfico de mercancías. El año 1937 aportó un 70 por ciento más de ingresos que 1932, un 78 por ciento más de toneladas transportadas y un 83 por ciento más de toneladas/kilómetros. El número de camiones de los Ferrocarriles alemanes aumentó de 217 en 1932 a 3.137 en 1937; el número de líneas de autobuses, de 53 a 1.131 y la longitud de las líneas, de 1.321 km. a 46.615. En la misma medida aumentó el tráfico con los coches rápidos.

El número total de personas transportadas por los ómnibuses de los FF.CC. subió de 480.000 personas en 1932 a 2½ millones actualmente.

Los rendimientos de los FF.CC. los revela también el aumento de la cifra de tons./km. de servicio, que de 178 mil millones se elevó a 274 mil millones, subiendo, pues, un 54 por ciento. En otros aspectos del tráfico de nuestros Ferrocarriles se observa un incremento análogo, que se traduce finalmente en los ingresos, los cuales en 1932 son de 2.234 millones y en 1937 de 4.480 millones de marcos.

El aumento de la comunicación postal confirma este imponente auge general de nuestra vida económica.

El número de cartas subió de 5.600 millones a 6.400 millones en 1937.

El número de encomiendas postales, de 227 millones a 296 millones.

El número de cuentas postales, de 1.021.819 a 1.119.372. Los haberes, por término medio anual, de 461 millones a 729 millones de marcos. Los asientos de cheques postales, de 703 a 904 millones. El volumen de operaciones de cheques postales, de 103.000 millones a 161.000 millones. El número de abonados del teléfono, de 2.960.000 a 3.578.000. El número de envíos postales aéreos, de 135.000 kg. a 3.600.000.

Los ingresos totales, de 1.658 millones a 1.940.

Las líneas de autobuses del Correo transportaron, en 1933, 60 millones y en 1937 más de 80 millones de personas.

La longitud de las líneas aeropostales aumentó de 31.000 km. a 62.000 km. El recorrido anual, de 9 millones de km. a 18 millones de km. El número de pasajeros, de 100.000 a 326.000. El número de aeródromos aumentó desde 1933 en más de 100, a los cuales hay que añadir 62 campos de aterrizaje para la aviación civil y fines industriales.

Desde 1933, la Liga alemana de vuelos deportivos

comprende 600.000 miembros; en 1937 el cuerpo de aviadores nacionalsocialistas contaba 3 millones de miembros, de los cuales 50.000 activos; 6 escuelas de vuelo a motor y 22 de vuelo a vela, 400 aviones de motor y 4.600 planeadores.

Enorme es el desarrollo de la construcción de carreteras alemanas. En el entretenimiento y la construcción de carreteras alemanas, incluyendo las autopistas, se gastaron

en 1932	440 millones
„ 1933	708 „
„ 1935	1.325 „
„ 1937	1.450 „

Se autorizó la construcción de 2.300 km. La red de autopistas es la mayor construcción del mundo y con 240 millones de metros cúbicos de tierra removida supera ya con mucho a las obras del canal de Panamá.

En las carreteras alemanas fueron aumentados de 1934 a 1937, en unos 10.000 km., a 6 mts. la calzada y a 8—10 mts. el ancho total. 7.500 km. fueron provistos de firmes macizos o semimacizos. Se renovaron o construyeron 344 puentes, se suprimieron centenares de pasos a nivel y se realizaron desvíos de carreteras en los pueblos.

Al mismo tiempo se ensancharon 6.000 km. de carreteras de primer y segundo orden, dotando 5.000 km. de firmes macizos o semimacizos, se renovaron o construyeron para ellas 600 puentes nuevos y asimismo se eliminaron muchos pasos a nivel, construyendo desvíos de carreteras en los pueblos.

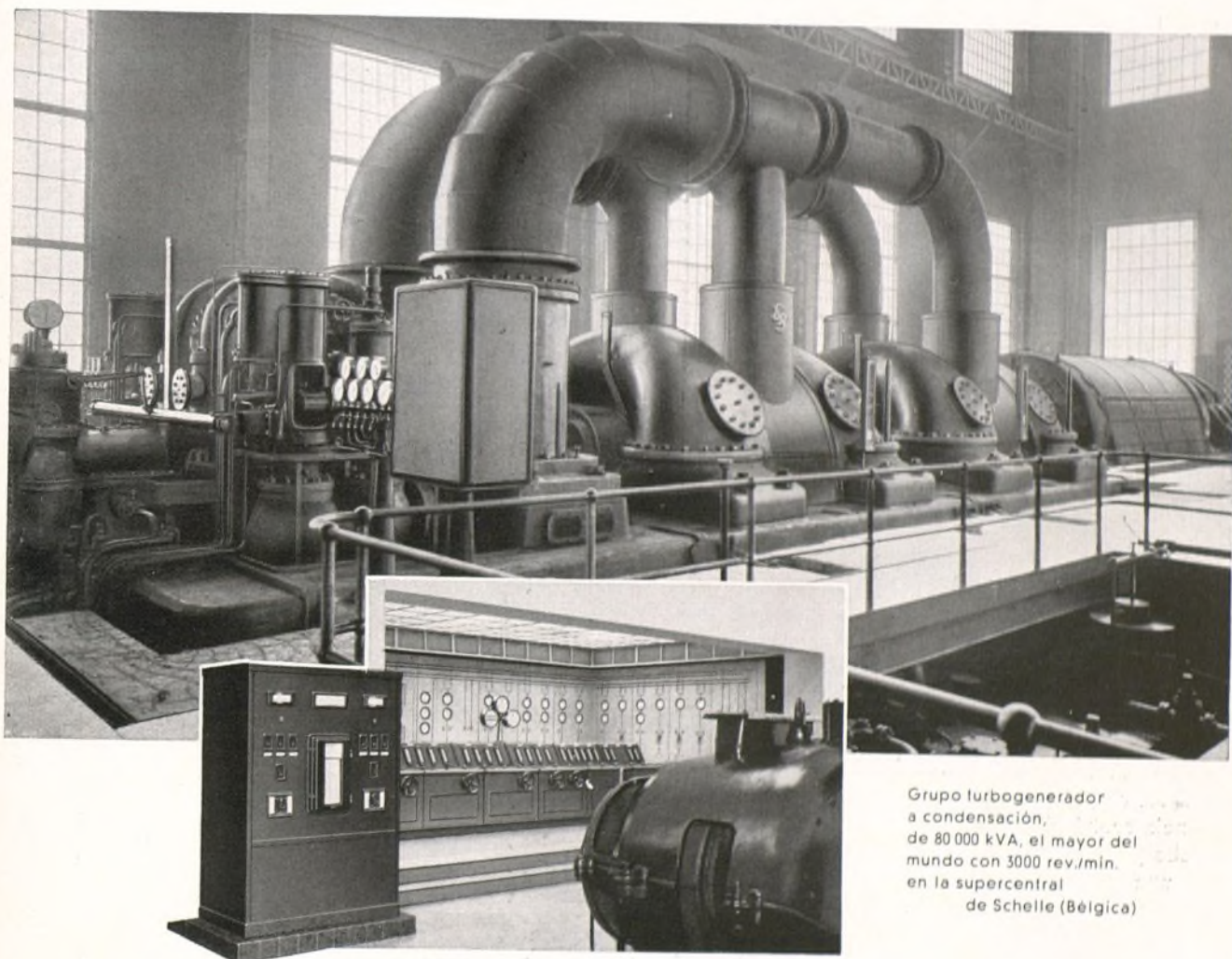
Se construyeron los siguientes grandes puentes:

6 en el Rhin
4 en el Elba
2 en el Oder
3 en el Danubio
1 en el Weser
1 en el Pregel.

En las autopistas se levantaron además otros 3.400 puentes.

Al enorme incremento de la obra realizada en éste y en otros terrenos corresponde el de la actividad en la construcción de la vivienda, que alcanza en 1937 la cifra de 340.000 o sea a más del doble de 1932.

En total, desde la toma del poder por el nacionalsocialismo se añadieron al mercado de la vivienda 1.400.000 habitaciones nuevas.



Grupo turbogenerador
a condensación,
de 80 000 kVA, el mayor del
mundo con 3000 rev./min.
en la supercentral
de Schelle (Bélgica)

Puesto de mando en una central térmica
Delante, el cuadro de control de temperaturas

LA CASA SIEMENS

es, desde su fundación en 1847, la única del mundo cuya actividad se ha dedicado siempre al ramo general de la Electrotecnia. La experiencia adquirida en 90 años de labor de investigación infatigable constituye la base del alto nivel de su fabricación y, consiguientemente, de la confianza a que se ha hecho acreedora en el mundo entero

SIEMENS & HALSKE AG · SIEMENS-SCHUCKERTWERKE AG · BERLIN-SIEMENSSTADT

R 18

El plan cuatrienal no supone el alejamiento de Alemania del comercio mundial

por el Dr. W. HOFFMANN, Director General de la Hamburg-Amerika Linie

EN un viaje que hace algunos meses, partiendo de Méjico, realicé por todos los países centroamericanos hasta Colombia y Venezuela, tuve oportunidad de conversar con numerosas personalidades prominentes de esos países no solamente sobre el problema de la extensión de sus relaciones económicas con Alemania sino también sobre el plan cuatrienal, que para ellos encierra un interés especial. Si bien



Dr. Walter Hoffmann, Director General de la Hapag

en todas partes se admiraban sin reserva los esfuerzos realizados por Alemania bajo el régimen del plan cuatrienal, he tenido que constatar repetidamente que los empeños de Alemania tendientes a la independencia económica, que cristalizan en el programa de dicho plan, creían poderse considerar como resultado de una política de autarquía, declarándolos incompatibles con las tendencias al restablecimiento del comercio mundial, que doquier se observan y que también por parte alemana se sitúan siempre en primer término.

Esta opinión es absolutamente equivocada. Si en las explanaciones siguientes trataré de justificar con detenimiento mi afirmación, me doy cuenta de que no siempre es fácil para los que desconocen las condiciones alemanas, comprender la orientación de la política de economía alemana, y de que así es posible que se susciten equívocos, como los que se manifiestan en las citadas opiniones.

Hasta en estos últimos tiempos la economía de Alemania se fundaba ampliamente en su comercio exterior. El territorio en que debe vivir el pueblo alemán no es muy favorecido por la naturaleza con bienes materiales, y Alemania siempre ha tenido que importar gran parte de las materias de primera necesidad y víveres que consume. El comercio mundial de estilo antiguo, tal cual lo conocíamos antes de la guerra, había pasado a ser la base de esta evolución, en cuyo transcurso Alemania se transformó en típico país de elaboración. La importación de los productos que

precisaba la economía alemana se cancelaba mediante la exportación de productos manufacturados alemanes, los que antes se vendían sin dificultad alguna en todos los países del mundo.

Las consecuencias de la guerra mundial, el problema de las deudas internacionales, cuya causa, en el fondo, han sido las reparaciones impuestas al pueblo alemán contra toda lógica; la industrialización de los países, cuya economía anteriormente era poco desarrollada, y muchísimos otros motivos han tenido por efecto que la economía mundial, fundada en el principio del libre intercambio y de la igualdad en el plano económico, fuera socavada por dentro, como si dijéramos, y quedara destruida. La tendencia al proteccionismo, que caracterizaba en una medida cada vez más intensa la política económica de varios países, obtuvo un triunfo rotundo durante la crisis del comercio internacional, cuya explosión la presenciábamos hace poco menos de nueve años. Hasta las grandes y ricas naciones que dentro de su propio ámbito económico disponían de fuertes reservas económicas y de muchas más posibilidades de adquisición y de venta que Alemania, país despojado de todas sus colonias y grandes capitales invertidos en el extranjero, comenzaron a aislarse ampliamente de los demás países, introduciendo derechos de internación prohibitivos y contingentes y valiéndose además del recurso de la depreciación monetaria. Alemania se veía completamente indefensa frente a esta evolución, ya que adeudaba al extranjero sumas enormes y había tenido que privarse por este motivo de todas sus reservas de oro y cambios extranjeros. La exportación alemana casi en todas partes se encontró con obstáculos cada vez más notorios, de suerte que el producto de sus ventas finalmente no alcanzaba ni para pagar las importaciones más indispensables. Es verdad que por la introducción del control de cambios y del sistema de supervigilancia de la importación pudieron evitarse los trastornos más graves en el organismo de la economía alemana. Pero todas estas medidas no fueron suficientes para evitar que la dependencia de toda la vida económica alemana frente a las importaciones se hiciera cada vez más palpable, máxime cuando a consecuencia del resurgimiento económico a partir de 1933 la demanda de importación aumentó más allá del volumen que había disminuido durante la crisis, y pronto despartaron agudas tensiones en el plano del abastecimiento.

Todas las medidas que Alemania adoptó hasta el año de 1936 para hacer frente a las condiciones modificadas que reinaban en el comercio mundial, eran de naturaleza netamente defensivas. Mas cuando la economía alemana se aproximó a un estado de ocupación plena y la escasez de las materias primas más indispensables se hizo cada vez más apremiante, sin que se consiguiera acrecentar, en una medida correspondiente, la exportación de artículos manufacturados, el gobierno alemán sacó las consecuencias que eran menester y proclamó el plan cuatrienal en el Congreso del Partido Nacional-Socialista de setiembre 1936.

Maquinaria para la construcción de carreteras

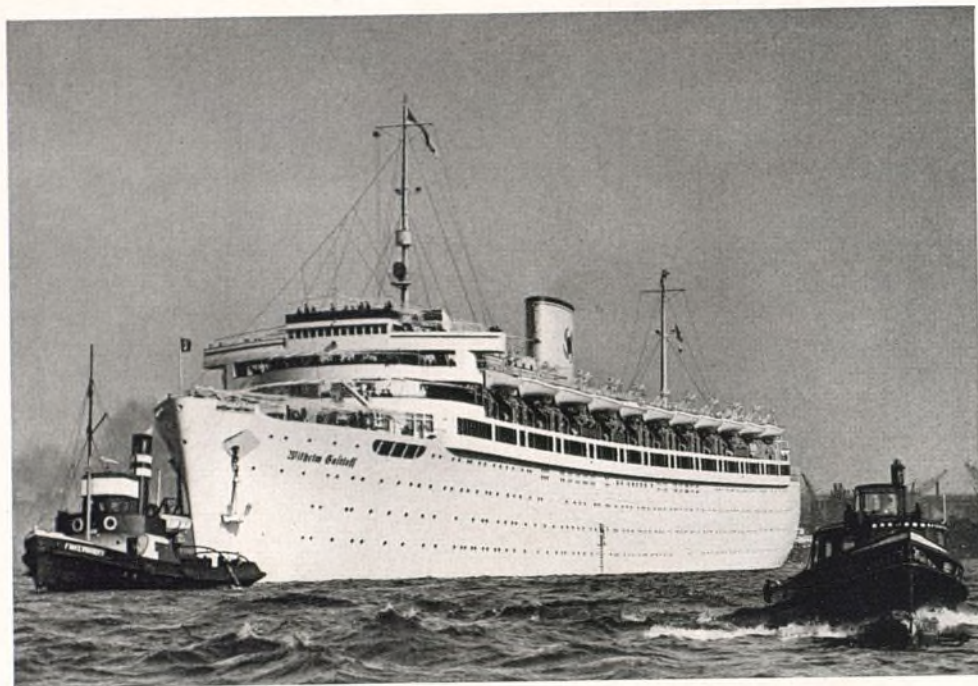
autopistas, terraplenes de ferrocarriles, túneles, corrección de ríos y canales, así como construcción de puertos y muelles: Compresores Diesel portátiles, herramientas neumáticas, excavadoras universales con sistema de maniobra simplificado por dos palancas, locomotoras Diesel para vías portátiles y explotaciones mineras, equipos de cubeta rascadora, máquinas para hormigonar carreteras, martinets a vapor y neumáticos, arranca-pilotes, rompe-rocas para trabajos marinos, además aparatos elevadores eléctricos rápidos de toda clase

29078

REPRESENTANTES:

Argentina y Paraguay: Buenos Aires: Compañía Industrial y Mercantil Thyssen-Lametal, Buenos Aires, Calle Belgrano 752 / **Bolivia:** La Paz: Hugo Ernst Rivera, La Paz, Casilla de Correo 422 **Chile:** Santiago: Ingeniero Carl Schuhmacher, Santiago, Casilla 1093 / **Colombia:** Barranquilla: A. Held, Barranquilla, Apartado 127 / **Costa Rica:** San José: Victor Fabian y Compañía, San José, C. R., Apartado P. / **Ecuador:** Guayaquil: Ribadeneira Sáenz y Cia., Guayaquil, Casilla 1227 **Guatemala:** Guatemala: Henry Hoepker, Guatemala C. A., Apartado 350 / **México:** México: Ingeniero Luis G. Valdés, México D. F., Avenida Uruguay 37 / **Perú:** Lima: Agencias Técnicas e Importadoras Hans G. Rittermann, S.A., Lima, Calle Aldabas 273—279, Apartado 635 / **Uruguay:** Montevideo: Ernesto Quincke, Sociedad Anónima, Montevideo, 851, Calle Cerro Largo / **Venezuela:** Maracaibo: Breuer, Möller & Co. Sucs., Maracaibo; Hamburg: von Lind & Co., Hamburg 1, Barkhof 2; Caracas: Schnell & Co., Caracas, Apartado 908.

DEMAG
DUISBURG



El nuevo barco «Wilhelm Gustloff» de la Institución nacionalsocialista «El Vigor por la Alegría» para viajes de recreo de los miembros del Frente Alemán del Trabajo

Como es del dominio general, este plan en su parte esencial prevé el desarrollo de una propia industria de materias primas, destinada a cubrir en el futuro una parte importante de la demanda nacional de productos de primera necesidad.

Por lo visto, el plan cuatrienal no es de ningún modo una acción dirigida contra el extranjero sino una reacción, resultado de una evolución mer-

ced a la cual la existencia económica del pueblo alemán dependía, prácticamente, de la buena voluntad que mostrasen los mercados extranjeros, substraídos a la influencia alemana. Por consiguiente, Alemania por la ejecución del plan cuatrienal aspira a una mayor independencia frente a influjos imposibles de prever; esto es, a una seguridad económica que otros países poseen ya desde hace mucho y que para ellos se entiende de por sí.

La idea fundamental del plan cuatrienal es la explotación de todas las energías de que se dispone en el territorio nacional. Estas aspiraciones, ¿son realmente tan inusitadas? De ninguna manera, pues siempre y en todas partes la política económica tiende a aprovechar hasta lo último las posibilidades de producción que brinda el propio suelo. Política que se traduce claramente en la industrialización de los países, económicamente, jóvenes y que, sin duda, constituye un fenómeno de vitalidad, porque la fundación de nuevas industrias hace crecer la renta y la fortuna nacionales y, por ende, el bienestar de toda la nación. En este orden de ideas cabe hacer referencia a los empeños encaminados a liberarse de los peligros que encierra el unilateralismo de los monocultivos. Las actividades económicas internas pueden extenderse asimismo con el concurso de la técnica, que siempre ha sido el primer aliado del hombre en su campaña tendiente a vencer la escasez de los bienes que brinda la naturaleza. Únicamente a la técnica es debido el que la transformación de las materias bases en productos nuevos haya podido realizarse.

Partiendo de esta convicción, la técnica y la química desempeñan un papel preponderante en el plan cuatrienal alemán. Antes de la proclamación de este programa de autoayuda ya se había comenzado a concentrar en Alemania las energías técnicas para superar con su auxilio la escasez de materias primas reinante. Por la vía de este plan es acelerada una evolución natural, que en los próximos años y decenios venideros se hubiera realizado de todos modos. Si la fabri-



Camarote del «Wilhelm Gustloff». A bordo hay solamente camarotes de a dos o cuatro camas

*Piscina de natación a bordo del
«Wilhelm Gustloff»*



cación de lana celulosa, verbigracia, se lleva adelante con toda energía, alcanzando ya en 1937 a 80.000 tons., es preciso saber, en presencia de este éxito, que la lana celulosa no es de ninguna manera un producto creado ad hoc, pues los inventos en que se funda la producción de esta fibra textil sintética se hicieron ya en el siglo pasado. Otro tanto se refiere a la mayoría de los otros productos del plan cuatrienal, que constituyen creaciones nuevas, obtenidas a fuerza de duras reflexiones técnicas, y no auxiliares improvisados, frutos de la urgencia. Desde hace mucho tiempo, los esfuerzos por fabricar caucho sintético, denominado buna, habían conducido a resultados satisfactorios, y solamente el precio más elevado del producto sintético es causa de que éste no se hubiera fabricado hasta ahora en mayor escala. La extracción de esencias para fuerza motriz del carbón también se funda en una experiencia de muchos años. Como se supone que dentro de un tiempo previsible, los yacimientos del mundo se agotarán, si es que entretanto no se descubren otros nuevos, es más que probable que ya en

pocos decenios en todas partes del mundo se implante la producción de carburantes sintéticos. Mas sea como fuere, bajo el régimen del plan cuatrienal la evolución técnica se adelanta a un desarrollo que nadie es capaz de detener. Es remarcable que gran parte de los productos fabricados hoy día en Alemania en grande, se produzcan también en los países que no sufren en ninguna forma de una escasez de materias primas. Corrigiendo la distribución dispar de las fuentes naturales de materias primas por la vía de una readaptación de la producción, a la que se ha visto obligada por la falta de divisas, Alemania se anticipa a la vez a la evolución técnica del futuro.

El plan cuatrienal no tiene por objeto aislar a Alemania de los demás países. Al contrario, el gobierno alemán aspira a que la economía alemana, firmemente asentada en las bases de existencia aseguradas por el plan cuatrienal, participe a lo menos en la misma medida y, siendo posible, en una medida mucho mayor aun que antes en el comercio mundial. En las explicaciones siguientes demostraremos que una vez ejecu-



*Rincón de uno de los salones del
«Wilhelm Gustloff»*

tado el plan cuatrienal existirán las condiciones más favorables al efecto.

Primero. El plan cuatrienal no es sino un programa mínimo, puesto que se propone cubrir con la propia producción solamente una parte de la demanda alemana; es decir, la de primera necesidad. Por consiguiente, el plan cuatrienal tiende a la independencia económica y no a la autarquía.

Segundo. Apoyada sobre esta nueva base, Alemania estará en condiciones de concluir convenios de índole comercial en una medida incomparablemente mayor que antes, porque, contrariamente al pasado, es hoy capaz de tratar con los demás países como parte con iguales derechos, sin que en sus decisiones influya la presión que ejerce una economía sedienta de materias primas.

Tercero. La demanda alemana de productos importantes, sobre todo de substancias alimenticias y de consumo de lujo, siempre será enorme aun después de ejecutado el plan cuatrienal. Basta recordar que actualmente hay que restringir el consumo de la población, porque la reconstrucción de la economía (y en este caso, principalmente, la realización del plan cuatrienal) ocupan el primer plano en todos los empeños que se realizan en el campo económico. El Führer y canciller del Reich ha declarado ante todo el mundo que las divisas economizadas por la vía del plan cuatrienal servirán en el porvenir para asegurar la alimentación y la compra de los materiales que en Alemania no pueden producirse. La capacidad de absorción del mercado alemán no se halla ni con mucho agotada, y el tren de vida del pueblo alemán es aún susceptible de elevarlo mucho.

Cuarto. Mediante el plan cuatrienal aumentará la potencia adquisitiva del pueblo alemán. Durante la crisis muchos millones de ciudadanos alemanes han tenido que holgar, mientras que hoy todos los capaces de trabajar tienen asegurada la existencia, aumentando correspondientemente la renta nacional. Estos ciudadanos que actualmente trabajan en su mayoría en la instalación de las recién fundadas empresas industriales, se ocuparán más tarde en la fabricación de los nuevos productos. Por el momento todavía no es posible movilizar para la compra de productos importados toda la potencia adquisitiva que así ha aumentado en Alemania en general; pero se puede contar con que una vez suprimidas las limitaciones actuales, se producirá una demanda mayor de mercancías extranjeras, que en la medida de lo posible será satisfecha. Cabe tener muy en cuenta que el mundo nada gana con ver a Alemania debatirse en siempre nuevas crisis, provocadas por dificultades de abastecimiento y otros trastornos debidos a causas exteriores; en cambio, una economía alemana de estructura sana, que, apoyada en un vigoroso mercado interior, se halle en un estado de ocupación plena, será también de provecho para los demás países.

Quinto. Alemania se empeña por todos los medios en acrecentar su exportación. Estos esfuerzos no pueden tener sentido más que si existe en realidad la intención de dedicar el producto de venta de la exportación a la compra de productos de importación. Por consiguiente, cada país podrá vender en el mercado alemán los productos, que representen el contra-

valor de los suministros alemanes. Para Alemania también en adelante será de rigor mantener y fomentar sus ventas en el extranjero en el interés de los numerosos ciudadanos que trabajan en la economía de exportación. Finalmente, los alemanes creen poder encontrar también salida en el mercado mundial para sus nuevos productos sintéticos. Las perspectivas al respecto son bastante favorables, como lo permite reconocer el vivo interés mostrado por los compradores extranjeros que acudieron a la última feria de primavera en Leipzig.

Sexto. Finalmente, Alemania no aspira al aislamiento económico, porque el pueblo alemán muy bien sabe apreciar el valor de los vínculos económicos para las relaciones mutuas entre los pueblos. Doquier en Alemania se abriga el deseo de no ver rotas en ningún caso los lazos existentes que nos unen a los demás pueblos, así sean de naturaleza económica o cultural, sino, al contrario, de conservarlos intactos y de cultivarlos con toda solicitud.

En resumen, de lo expuesto sigue que Alemania tiene el firme propósito de participar también después de la ejecución del plan cuatrienal en la reconstrucción del comercio internacional, como parte interesada con iguales derechos. El activo que a este propósito puede aportar es la elevada potencia adquisitiva de un pueblo de casi 75 millones de habitantes, que reclama su parte en las riquezas del mundo. Cuántas veces hemos escuchado de labios de las personalidades dirigentes de nuestro país, que Alemania tiene el deseo y la firme voluntad de defender y consolidar su sobresaliente posición en el comercio internacional. En un discurso pronunciado no ha mucho en Hamburgo, el comisario para el plan cuatrienal, feldmariscal general Göring ha dicho lo siguiente: «No pensamos en aislarnos económicamente, y aunque llevemos a la ejecución el plan cuatrienal, deseamos, no obstante, tomar parte en el comercio exterior, en el tráfico y en la economía mundial. Pero por una tal participación en el comercio mundial no comprendemos la renuncia a nuestra propia seguridad.»

La capacidad evolutiva del mercado alemán es tan elevada que muy bien puede absorber una mayor producción nacional, a la vez que una importación aumentada. El único límite trazado a esta importación es el que resulte del volumen de la exportación alemana.

Por consiguiente, el plan cuatrienal no tendrá por consecuencia una limitación sino, hasta cierta medida, únicamente un desplazamiento de la importación. Sobreentiéndese que en la política alemana de comercio exterior el principio de la reciprocidad desempeña un papel más dominante aun que en el pasado. Remarcaremos, en este orden de ideas, que los países decididos a aprovechar este estado de cosas, saldrán aventajados, ya que el sentido de la reciprocidad consiste en que ambas partes saquen provecho del intercambio de mercancías. El comercio entre los países centro y sudamericanos y Alemania, realizado sobre esta base, ha tomado en los últimos años un vuelo extraordinario. Estos países pueden estar seguros de que Alemania tiene el mayor interés en cultivar, en estas circunstancias, también en el porvenir un intercambio lo más intensivo posible con ellos.

EL SERVICIO AÉREO NOCTURNO
SE REALIZA CON ABSOLUTA REGULARIDAD
Y SEGURIDAD POR LOS AVIONES
**JUNKERS-
JU 52/3 m**

JUNKERS FLUGZEUG-UND-MOTORENWERKE A.G., DESSAU

Las posibilidades del desarrollo económico en los países ibero-americanos

por el Dr. MAX ILGNER, Miembro del Directorio de la I. G. Farbenindustrie A.-G.

En febrero pasado, el Dr. Max Ilgner, miembro del directorio de la I. G. Farbenindustrie A.-G., dió una conferencia auspiciada por el Instituto Ibero-americano de Berlín en la «Casa de las Naciones». Hace poco ha realizado un largo viaje por los países centro y sudamericanos con el objeto de imponerse personalmente de la situación económica de los países ibero-americanos y de ver en el terreno mismo las expectativas para un futuro intercambio económico con Alemania. En un cuadro sintético y objetivo el Dr. Ilgner presenta a Ibero-américa mirada desde fuera y desde dentro, en estructura y en espíritu. Bosqueja a grandes rasgos la vida política y la condición geográfica de los distintos países y analiza de preferencia la base económica de cada uno, dando a conocer sus grandes reservas naturales, sus riquezas explotadas y las no explotadas. Expone sus puntos de vista para lograr el enorme desarrollo a que está llamada Ibero-américa y termina precisando el rol de colaboración que cabe en este proceso a los grandes países industriales y especialmente el que correspondería a Alemania.

Considerando de alto interés para nuestros lectores ibero-americanos el fruto de las observaciones de un hombre preparado en los grandes negocios, publicamos el texto de su conferencia.

EL tema de mi disertación para esta noche tiene un especial interés y actualidad por dos razones: en primer lugar se trata de los países ibero-americanos, del territorio que económicamente se está desarrollando con la mayor rapidez en el mundo y, en segundo lugar, de las condiciones especialmente favorables para la colaboración de Alemania en este proceso de desarrollo; tomando en cuenta, por una parte, la feliz circunstancia de las economías que se complementan, como hace poco desde esta misma tribuna lo ha demostrado el Presidente del Consejo Promotor de la Economía Alemana, Sr. Reichard, y por otra, basándose en la larga y tradicional amistad entre Alemania y los países ibero-americanos.

No obstante, para poder apreciar de una manera exacta todas las posibilidades que se le presentan a Alemania ante este hecho del rápido desenvolvimiento de los países ibero-americanos, es indispensable tener una visión lo más clara posible o, mejor dicho, el conocimiento cabal de los países en cuestión. El radical cambio de estructura, observado en los últimos veinte años en la mayoría de los países del mundo, obliga a renovar antiguos conceptos, introduciendo en muchos aspectos una modificación fundamental en los puntos de vista considerados hasta hoy.

Muy a menudo suele hablarse de Ibero-américa como si fuese un continente unificado. Mas este concepto no puede mantenerse. A pesar de las grandes semejanzas en las líneas fundamentales de la estructura particular de cada país, existen sin embargo tan grandes diferencias en cuanto se refiere a clima, extensión, constitución física, riquezas naturales, densidad de población y en todos los demás factores que determinan el desenvolvimiento de un país, de manera que con más propiedad debe hablarse de Ibero-américa lo mismo que de Europa, o sea de la existencia de un continente con Estados de diversa índole. Cada país ibero-americano lleva una existencia política absolutamente propia y aun cuando la iniciación del desenvolvimiento de estos países se manifiesta en

grandes momentos de común historia; por otra parte, durante este último siglo los acontecimientos de la política exterior de los países ibero-americanos, y muy particularmente las consecuencias de la guerra que ha tenido lugar hace poco, muestran que allí se ha efectuado un proceso semejante al de Europa. Mientras las primeras guerras de 1825 fueron, en el fondo, repercusiones de las guerras de la libertad y hasta pusieron en peligro la independencia de algunos Estados, a continuación se produjeron guerras de conquista y de liberación de carácter territorial, y finalmente con la lucha del salitre empezó la época de las luchas político-económicas, siendo la guerra del Chaco la última de este carácter. En estos acontecimientos, que estructuraron la vida política de los países ibero-americanos, tomaron parte casi todos los Estados ibero-americanos, y de los últimos sucesos, como es sabido, nacieron puntos de contacto con Europa y los Estados Unidos.

Los efectos de la guerra mundial y de la crisis.

A causa de la guerra mundial los países ibero-americanos, sin lugar a duda, fueron arrastrados a una estrecha dependencia económica de los países altamente industrializados. Hasta el principio de la guerra mundial, los países centro y sudamericanos se habían dedicado casi exclusivamente a proporcionar materias primas y productos agrícolas a los países altamente industrializados para, a su vez, comprar en éstos productos elaborados. Algunos países del mundo mantuvieron, en cierta medida, hasta comienzos de la guerra mundial, una situación de monopolio industrial-económico, pero que durante la guerra y a consecuencias de la misma empezó a decaer más y más, de tal modo que estos países ya no estuvieron en la situación de continuar sus relaciones económicas, ni siquiera aproximadamente en la misma proporción, con los países agrarios y productores de materias primas del otro lado del Atlántico; es decir, no les fué posible comprar sus productos agrícolas y materias primas como antes, como a la vez tampoco pudieron suministrar los necesarios productos industriales. Mas a causa de este proceso principalmente los países ibero-americanos fueron conducidos a una situación de conflicto.

Pero las dificultades aparecieron con toda su magnitud sólo con la crisis económica que siguió a la gran guerra. La baja considerable de los precios de los productos agrícolas y de las materias primas está aún en la memoria de todos. En esta circunstancia fueron los países ibero-americanos, nuevamente de preferencia, los que tuvieron que sufrir con la caída de los precios. Mas aún, las desventajas de la menor venta de sus productos se hicieron más agudas en especial por el hecho de que los países altamente industrializados, aún durante muchos años, después de que los precios de las materias primas ya habían

descendido, apenas disminuyeron los antiguos elevados precios para sus propios productos elaborados. De acuerdo con esto se produjo la circunstancia de que el abaratamiento del costo de elaboración de los productos industriales, derivado de la caída de los precios de las materias primas, se tradujo en una ventaja casi exclusiva para los Estados industriales, los cuales mantuvieron durante largos años a expensas de los países agrarios y productores de materias primas su propio elevado standard de vida.

La debilitada capacidad adquisitiva de los Estados industriales en el mercado mundial durante la crisis económica general y sobre todo la disminución del comercio mundial fueron factores que condujeron a los países ibero-americanos a la necesidad de buscar nuevos caminos. Otros factores, como el aumento de la densidad de la población y el normal acrecentamiento de la producción nacional agudizaron la situación, de manera que cada vez se hizo más claro y unívoco el deseo de lograr una mayor independencia económica. Además en último término, hay que tomar en cuenta las poderosas causas que han originado las fuertes tendencias que se observan en los países ibero-americanos para llegar a la industrialización o al menos para la intensificación de la economía. Normalmente cada país de por sí aspirará a recuperar dentro del marco de sus posibilidades, el avance que le lleven los otros países en su desarrollo. Solamente cabe hacer una pregunta: ¿en qué forma y en cuánto tiempo se realiza un proceso de esta naturaleza?

Respecto a los países ibero-americanos en la actualidad es la cuestión muy clara: allí se desea

utilizar con mayor intensidad las energías disponibles para la reconstrucción del propio país y crearse así sobre su propio esfuerzo una mayor independencia y una base económica más amplia para asegurar al país contra las crisis.

De acuerdo con las experiencias hechas durante la crisis, se ha tratado, en primer lugar, de eliminar los efectos considerados como perjudiciales. A esto responde desde luego el deseo de independizarse de la importación de productos elementales de la industria, preferentemente de aquéllos que sirven para satisfacer las necesidades de la vida diaria. Junto con esto nació el afán de ampliar las bases de exportación que hasta el momento descansaban esencialmente sólo en algunos pocos pero importantísimos puntos de apoyo. En ambas tendencias de desarrollo se trata en primer término de un perfeccionamiento de los productos de la agricultura y de las materias primas que se obtienen en el país; es decir de la organización de industrias elementales a base de las materias primas existentes. Este proceso fué favorecido por el hecho de que, a consecuencia del control de divisas, el cual muchos países se vieron urgidos a introducir, no se pudo continuar transfiriendo las cuotas de intereses y amortizaciones para servir al capital extranjero invertido, para las cuales por esta razón hubo que buscar colocación en los respectivos países ibero-americanos; principalmente los norteamericanos tomaron en el curso de este proceso la delantera fundando fábricas filiales en casi todos los países, pero de preferencia en el Brasil, Argentina, México y el Perú.



TRADICIÓN

Cuando la capacidad productora y el prestigio se mantienen incólumes durante algún tiempo, y están, aún en la actualidad, a la misma altura entonces se habla de tradición. Esta se mide, cuando de naciones se trata, por siglos; mientras en los medicamentos se puede hablar de tradición, cuando sus éxitos alcanzan siquiera unos decenios.

Los preparados Bayer tienen fama universal. Ofrecen protección y cura. Los medicamentos Bayer son elaborados bajo un constante control científico y cuentan sus éxitos por millones. Los medicamentos Bayer ostentan la Cruz-Bayer. Todos los médicos los conocen; todas las farmacias los expenden.



No puede ser objeto de esta conferencia enumerar en detalle los diferentes procesos de desarrollo de los años pasados; sólo me parece que es esencial destacar con claridad las grandes líneas fundamentales, cuyo conocimiento es necesario para llegar a las exactas conclusiones sobre la participación activa de Alemania en las tareas, que se han propuesto los países ibero-americanos a través de las posibilidades de su desenvolvimiento económico.

Paralelamente con las tendencias hacia una mayor independencia económica marchaban las tendencias de la nacionalización. La guerra y la crisis mundial habían hecho comprender a los países ibero-americanos, al lado de la dependencia económica, también el peligro de la enajenación de sus economías. Junto con estas tendencias arraigadas en la conciencia nacional se evidenció, a través de la oposición separatista, el vínculo de la cultura común y de la común lengua hispano-portuguesa, pudiéndose señalar esto como el punto de partida en que de un problema puramente nacional se derivó uno de carácter continental ibero-americano. Las ideas pan-ibero-americanas reanimadas en los últimos años han encontrado justamente en esto su principal impulso.

Las disposiciones introducidas en el curso de las tendencias de nacionalización; por ejemplo, las encaminadas a agravar las prescripciones relativas al trabajo de extranjeros y a la ocupación dentro de la legislación de la nacionalidad, a nacionalizar la organización del crédito, a fomentar y proteger a las empresas nacionales, en mi opinión no tienen relación alguna con lo que muy a menudo se llama «hostilidad para con el extranjero», sino que en último término derivan de las naturales exigencias de mantener la participación de los extranjeros dentro de ciertos límites, de modo que no sea perjudicial a los intereses nacionales.

Estas tendencias han repercutido también en la política interna de los diferentes países y precisamente tanto respecto a la gestación de partidos políticos que aspiran o bien encarnan formas de gobierno de carácter acentuadamente nacional y autoritario, como además en la dirección económica de los diferentes países por medio de una influencia creciente del Estado. La expropiación de la tierra en beneficio del pequeño agricultor y la subordinación de los ferrocarriles, de la minería, y del sistema bancario bajo la influencia del Estado en México; la adquisición del Ferrocarril Transandino por el Gobierno argentino; la compra de las obras portuarias de la Guaira por el Estado venezolano; la transformación de la empresa explotadora del guano, en una empresa semi-fiscal en el Perú; la explotación de los yacimientos minerales y la intensificación de la energía eléctrica por el Estado en el Uruguay; así como los grandes proyectos de la construcción del ferrocarril por el nuevo Gobierno de Bolivia en colaboración con Argentina y el Brasil, son vivos ejemplos de este completo desenvolvimiento. Lo mismo puede afirmarse del régimen autoritario recién erigido en el Brasil y de la introducción de planes anuales, en parte para la construcción de caminos y ferrocarriles y en parte para la colonización interior e intensificación de la producción agrícola en Argentina, México, Perú, Chile, Ecuador y Cuba.

Las bases para el desarrollo económico.

Para obtener un cuadro lo más claro posible de las posibilidades de desarrollo económico de los países ibero-americanos, es necesario conocer a grandes rasgos los factores de hecho existentes que son imprescindibles para el desenvolvimiento económico de cada país. Al lado de las condiciones especiales de cada país deben mencionarse de paso algunos factores fundamentales que son más o menos comunes para todos los países ibero-americanos.

Como ya he mencionado antes, las tendencias existentes hoy hacia la industrialización, como principalmente hacia la organización de la propia economía, surgen del refinamiento y del mayor perfeccionamiento de las propias materias primas y de los productos de la agricultura. En este aspecto, hablando en sentido general, las expectativas, sin duda, son favorables aunque diferentes en cada país. En los países del lado del Atlántico, debido a la existencia de grandes superficies y de favorables condiciones de clima, principalmente la agricultura ha logrado un intenso desarrollo, mientras que los países centro-americanos y los del lado del Pacífico, a consecuencia de su gran existencia de minerales, tienen una especial importancia como países productores de materias primas. Naturalmente en algunos países, como México y el Brasil, una especie de estructura suele entremezclarse a la otra. Una cuestión esencial es crear una nueva capacidad adquisitiva, pues genéricamente hablando, a consecuencia de la orientación del mercado interior, el volumen de la capacidad adquisitiva nacional es todavía relativamente pequeño, además porque grandes partes de la población aun no están incluidas. Por esta razón ha sido hasta ahora muy grande la necesidad de exportar, y sobre todo a causa del sistema monoprodutor que domina en el sector agrario de muchos Estados. Pero un desarrollo más intensivo del mercado interno con una mejor distribución sobre la base de una elevación del tren de vida intensificando la economía significa, en último término, crear una capacidad adquisitiva suplementaria. En relación con esto se hace a menudo la pregunta, si en realidad el número de habitantes de los países de Ibero-américa, que hoy asciende a unos 125 millones, es suficiente para garantizar un desarrollo económico verdaderamente de grandes proporciones. Es importante afirmar que de entre el número efectivo de la población existente en la actualidad, sólo una parte relativamente pequeña puede considerarse como de real capacidad adquisitiva, y que la sola tarea de preparar a la población restante para que sea capaz de adquirir más, significaría multiplicar la actual potencia adquisitiva.

Para un desarrollo más positivo e intenso de la producción agrícola, como asimismo para un mejoramiento de los productos, existen todas las condiciones esenciales; es decir, suelo y clima favorables, en especial a causa de la situación geográfica, que abarca desde la zona más templada hasta la tropical, teniendo la posibilidad de cultivar toda clase de productos agrícolas, inclusive los tropicales. Una condición esencial para una mayor intensificación de la agricultura es la aspiración de muchos países especialmente de Brasil, Colombia y de los Estados centro-americanos

a apartarse de la monoproducción del café y a dedicarse a la colonización agrícola, tendencia ésta última que se manifiesta de preferencia en México; pero en general domina todavía el feudo de cultivo extensivo.

Los yacimientos mineros se explotan ya en gran escala en algunos países, como en Chile, pero en otros apenas han sido tocados y mucho menos explotados. En este aspecto se cuenta aún con grandes posibilidades en los países andinos, sobre todo en Bolivia y también en el Brasil, el cual posee enormes yacimientos de hierro todavía inexplorados.

Mientras las reservas de carbón hasta ahora conocidas son todavía pocas—más favorables son las condiciones en Chile—y a consecuencia de esto la necesidad de importar es bastante grande, en cambio poseen los países ibero-americanos en conjunto alrededor de la décima parte de las reservas del petróleo del mundo; Venezuela y México son los países más ricos en yacimientos petrolíferos.

Respecto a la hulla blanca el continente ofrece aún reservas gigantescas. En este aspecto, después de África, es Ibero-América entre todos los continentes el menos explotado; de la total energía hidráulica existente se puede apreciar lo aprovechado sólo en un dos por ciento.

La movilización ha experimentado en estos últimos años un poderoso impulso en los países ibero-americanos, y esto ha tenido una participación muy esencial en el mayor desenvolvimiento económico de cada país. Por principio existe en todos los países la libre competencia entre los diversos medios de movilización. En la construcción de caminos Argentina está a la cabeza, lugar que consolidará aún más después de la introducción del «plan de quince años», comenzado en 1932 para la construcción de la red de caminos. Ya en 1936 la red argentina de caminos era casi tan extensa como la alemana. En relación a la densidad relativa de la red de caminos, Uruguay sobrepasa aún a Argentina.

En cuanto a los ferrocarriles las condiciones no son tan favorables. Hasta hace pocos años casi todos los ferrocarriles eran de propiedad privada. Pero también dentro de esto, principalmente de acuerdo con el interés de explotar nuevos yacimientos de materias primas y además por razones estratégicas, muéstrase una iniciativa muy enérgica de parte de los Gobiernos. En este terreno Argentina ocupa nuevamente el primer lugar.

Un desarrollo notable ha alcanzado el automovilismo. En proporción con la densidad de la población, el número de automóviles en Uruguay y Argentina es más grande que en Alemania; relaciones semejantes se presentan en Cuba, Chile, México y Venezuela.

Pero de especialísima importancia para la explotación del continente y de los diversos países en particular es la movilización aérea. En este campo, al lado de las líneas aéreas norteamericanas—Pan American Airways y Panagra—el espíritu de iniciativa alemán ha desempeñado un puesto preponderante. Mientras en la actualidad las distancias de vuelo cubiertas por las líneas norteamericanas alcanzan a 40.000 kilómetros, las alemanas con participación nacional, empresas aéreas organizadas en esfuerzo común, alcan-

zan ya a los 35.000. Con referencia a esto se destacan principalmente el Sindicato Cóndor en la costa del Atlántico y en Chile, la Scadta en Colombia y el Lloyd Boliviano en Bolivia. La gran participación que han tenido las empresas nacionales en este desarrollo, se deduce del dato de que mientras éstas en los años de 1930—1936 habían acusado un incremento de más o menos 150%, la extensión en conjunto de las distancias de vuelo en Ibero-América habían experimentado un aumento de más o menos 60%; la parte que corresponde a las líneas aéreas nacionales se ha elevado, a consecuencia de esto en el período de tiempo citado, de un 39 a un 62%.

Una importancia muy especial ha tomado el desarrollo de la aviación en los países difícilmente viables de la costa del Pacífico. Creo que no es exagerado decir que el rápido desarrollo de la movilización aérea haría dar un salto de veinte años en el proceso del desenvolvimiento a los países ibero-americanos. Hoy ya no es absolutamente necesario esperar hasta que ferrocarriles y caminos sean construídos; el aeroplano se presenta en cierta medida como el vencedor de los espacios, que de otra manera hubieran necesitado todavía de muchos años para ser transitables. Aquí quisiera señalar como ejemplo que ciertas minas de estaño situadas en la costa del Pacífico a una altura de 4.000 mts. pueden ser beneficiadas y explotadas por medio de la movilización aérea. No tan sólo se han llevado por medio del aeroplano maquinarias y artefactos al lugar de su destino, sino que igualmente se transporta por aeroplano el mineral concentrado a los embarcaderos, y todo esto en libre competencia con otras minas de estaño sobre una base absolutamente económica.

En conexión a esto quisiera referirme a la movilización por medio del Zeppelin alemán, cuya gran importancia en pro del acercamiento entre los países ibero-americanos y el resto del mundo aun no puede ser justamente apreciada. Pienso que esto es algo que tiene gran trascendencia, no sólo para Alemania, sino también para todos los demás países que se interesan por el desarrollo de las comunicaciones con Sudamérica. El hecho de que éste haya sido fomentado esencialmente por la gran popularidad de que el Zeppelin goza en Sudamérica y que a pesar de la tragedia de Lakehurst en nada ha cambiado, es para nosotros los alemanes una satisfacción digna de orgullo.

Las nuevas inversiones en la minería y en la industria y las modificaciones en la economía agraria, naturalmente, exigen el empleo de grandes capitales. Aun cuando hasta ahora la formación de capitales nacionales en los países ibero-americanos por término medio ha sido menos que lo necesario, sin embargo hay que hacer notar que en los últimos años los depósitos de ahorro han experimentado un considerable aumento y a la vez que, en el último tiempo, para nuevas emisiones, se ha recurrido más ampliamente al mercado nacional; esto vale en primer lugar para Argentina, Brasil, México y Perú; pero también en otros países se observan notorios comienzos que prometen éxito.

En total se puede afirmar que el problema de la obtención de capitales, es decir el financiamiento dentro del marco de una razonable explotación eco-

nómica del país, en colaboración con núcleos industriales de los países altamente desarrollados, no llega ya a la misma importancia que antes o sea que normalmente ya no existen dificultades de financiamiento por una colaboración de tal naturaleza. Por medio de la consiguiente importación de maquinarias, patentes de invención y experiencias, aportadas por una tal colaboración con participantes altamente industrializados, las cuales esencialmente se cancelan con la exportación de materias primas y productos de la agricultura, se facilita enormemente el problema del financiamiento.

El problema más difícil es el de procurarse mano de obra apropiada, principalmente obreros especializados. En muchas regiones existe ante todo falta de trabajadores. Por una parte se trata de salvar las dificultades haciendo dominar nuevamente una tendencia contraria a las estrictas leyes de inmigración de antes, para poder disponer de los trabajadores especializados necesarios al desenvolvimiento de la economía del país más rápidamente de lo que es posible por medio de una educación sistemática de las partes de la población actualmente existentes, pero aun no lo suficientemente preparadas para el caso. Además ha de prestarse una atención tan grande al problema recién mencionado, de elevar la capacidad productiva de la mano de obra existente en el país mismo, como al otro problema, el de aumentar el volumen de la población activa de entre los círculos que en la actualidad todavía no pueden considerarse como activos. Todo esto es primordialmente un problema de educación en el sentido cultural y económico de aquellas partes de la población de los diferentes países que muy poco o que aun no han sido incluidas en el proceso económico; pero lo importante es que estas reservas existen.

En relación con las inmigraciones aun requeridas y fomentadas en la actualidad aparece el conocido problema de la inmigración y colonización.

Una consecuencia de las fuertes inversiones de capital extranjero en muchos de los países ibero-americanos, especialmente en el campo de la minería, es el hecho de que solamente pueda disponerse de una parte pequeña de las divisas para la compra de mercaderías destinadas al consumo general, porque de preferencia deben ser empleadas en pagos por obligaciones de intereses y dividendos a acreedores extranjeros. Como en muchos casos la proporción de esta exportación por medio del capital extranjero en comparación con la propia exportación es contraproducente para el desenvolvimiento ulterior de cada país en particular, paralelamente con las tendencias de industrialización han nacido las aspiraciones que conducen a un especial incremento de la propia exportación, de preferencia en el sector agrario. El mejor abastecimiento del mercado interno con mercaderías de consumo pasará a depender, por lo tanto, estrechamente en el futuro de este aumento de la propia exportación.

Sería muy extenso y además absolutamente imposible dentro del marco de esta corta conferencia, si yo quisiera sólo en parte dar a conocer las muchas observaciones recogidas durante mi viaje en los varios países. Por esto voy a limitarme a presentar, al lado de las afirmaciones generales ya conocidas sobre cada

país, sólo algunos pocos hechos que me parecen especialmente típicos. Haré referencia a ellos manteniéndome en el mismo orden en que visité los países en mi ruta de viaje. Saliendo de Europa, el Zeppelin me condujo en primer lugar al Brasil; de allí pasé a la Argentina y al Uruguay, regresé nuevamente a Argentina, y luego con el Ju 52 del Sindicato Cóndor crucé los Andes hacia Chile, yendo a Bolivia, después al Perú y Ecuador, en seguida a Colombia y a Venezuela, después a Panamá, Costa Rica, Nicaragua, Honduras, San Salvador, Guatemala y México y por último a los Estados Unidos, de donde emprendí el viaje de regreso a la patria.

Brasil, a consecuencia de su territorio extraordinariamente grande, sus ricos tesoros naturales y su gran población, dispone de posibilidades especialmente favorables de desarrollo. Aun cuando la capacidad adquisitiva de la población, tomada en sentido total, todavía no está completamente desarrollada, sin embargo los demás factores justifican la afirmación de que la industrialización del Brasil ha hecho enormes y eficaces progresos.

En cuanto a materias primas y aprovisionamiento de energías se constata el hecho de que el Brasil dispone posiblemente de los yacimientos de hierro más grandes del mundo, como asimismo de la existencia aun más gigantesca y no aprovechada de energía hidráulica para un futuro desenvolvimiento de considerable importancia.

Abandonando la monoproducción del café y adoptando el cultivo del algodón, el Brasil ha logrado una efectiva consolidación y una expansión de su base agraria. La calidad del algodón brasileño se ha mejorado notablemente en los últimos años, de manera que algunas especies ya pueden competir con el algodón norteamericano de la mejor calidad y no están muy por debajo de las especies cultivadas en Egipto. En relación con el intenso desarrollo del algodón en el Brasil es interesante afirmar que ya se dejan oír voces de advertencia ante un futuro monocultivo del algodón justamente después del abandono del monocultivo del café.

La posición preponderante de *Argentina* está basada, al lado de su sobresaliente importancia como país agrario, esencialmente en su larga tradición en contacto con ultramar y, como consecuencia de eso, en la existencia de un material humano muy experimentado, que está a la disposición para una intensificación orgánica de la economía.

Aun cuando Argentina no dispone como otros países ibero-americanos, particularmente el Brasil, de riquezas mineras, sin embargo ha desarrollado intensamente su sistema agrario aprovechando las buenas condiciones naturales, y en el campo de la industrialización y de la reorganización del sistema bancario ha logrado algo notable.

Pero respecto al petróleo, Argentina posee una base firme de materia prima, cubriendo el 80% de sus necesidades con su propia producción.

Particularmente buena es la red de caminos en Argentina. Al lado de un elevado estado de desarrollo de la economía general y ante todo al lado de la existencia de una industria bien organizada de artículos de consumo, hay en Argentina grandes posibilidades

de inversión, las cuales ganan especial importancia debido a la existencia de poderosos y eficientes núcleos de capitalistas nacionales. Respecto a un desarrollo del país en colaboración con núcleos de los países altamente industrializados, se puede constatar una muy buena disposición, la cual se explica, fuera de las favorables bases materiales ya mencionadas, ante todo a causa del largo contacto, que los argentinos mantienen con los países de ultramar, y de las experiencias obtenidas por ello.

Entre los Estados ibero-americanos medianos, el Uruguay es el único país situado en la costa del Atlántico, cuyas posibilidades de desenvolvimiento económico se pueden llamar particularmente favorables. Por su estructura y sobre todo en lo que se refiere a los problemas agrícolas, el Uruguay se asemeja en mucho a la Argentina. Aun cuando la capacidad de absorción de este mercado a causa de su poca extensión y población es relativamente restringida, el Uruguay posee, no obstante, en su notable organización una base sana para un mayor desarrollo económico. En el terreno de la legislación, en muchos aspectos, es Uruguay verdaderamente ejemplar. Las riquezas mineras hasta ahora conocidas son relativamente pocas; en cambio, las condiciones de movilización son especialmente favorables y muy intenso el auge de la economía de la energía. Recientemente en este campo han tomado parte activa núcleos alemanes en colaboración con la Central Eléctrica de Río Negro. Con todos estos fundamentos las fuertes tendencias hacia la industrialización existentes en el Uruguay, con razón pueden esperar a la larga el más franco éxito.

Desgraciadamente, a causa de una necesaria modificación de mi programa de viaje no me fué posible visitar el Paraguay, de modo que no estoy en la situación de informar sobre este país por propia observación.

Chile es el territorio económico en su género, más extensamente explotado; sus tradicionales vínculos con el mundo datan de antes de la guerra y se fundan en el monopolio del salitre. Chile ha sabido solucionar satisfactoriamente, gracias a una inteligente cooperación internacional, la difícil situación a que fué conducido con el desarrollo del salitre sintético. No dependiendo del salitre en la misma proporción que antes, existe allí el deseo de continuar ampliando la base de la producción nacional. En esto el cobre desempeña un rol primordial, pero una mayor explotación minera, la cual tiene una importancia decisiva para la economía chilena, ofrece favorables expectativas. El carbón chileno es también de gran importancia para los países sudamericanos situados en la costa del Pacífico.

Merece además consideración especial el proyecto



Contra los dolores de cabeza

que molestan con frecuencia a los hombres de negocios y a las personas dedicadas a trabajos mentales, los médicos recomiendan Veramon.

¿Por qué precisamente Veramon?

Porque el Veramon, gracias a su composición química especial, produce el máximo efecto calmante sin provocar daño alguno. El Veramon no causa sueño, no produce ardores de estómago ni ataca el corazón.

VERAMON

Calma siempre, no perjudica nunca

Envases originales:
Tubos de 10 y 20 tabletas
sobre de 2 tabletas

de la electrificación de Chile y las tendencias de nacionalización que se observan en este respecto.

Precisamente para Chile, antes un país rico cuya capacidad adquisitiva se halla en la actualidad intensamente absorbida, juega un rol de decisiva importancia el problema de una mayor explotación del país en colaboración con núcleos de los países altamente industrializados; de manera que existen grandes posibilidades en este sentido.

Bolivia es uno de los países minerales más ricos del mundo. Aun cuando las energías económicas de Bolivia fueron extraordinariamente debilitadas a consecuencia de la guerra recién terminada, y se hace notar cierta falta de brazos; éstas no son dificultades insalvables que detienen una voluntad fuerte y activa hacia un desarrollo ulterior fructífero y positivo. Precisamente en Bolivia, una cooperación activa y bien comprendida de núcleos de los países altamente industrializados, podría contribuir eficazmente a valorizar las posibilidades que existen en la actualidad para un seguro desenvolvimiento futuro y para elevar la capacidad adquisitiva del país.

Se puede decir que Bolivia a causa de la variedad de sus yacimientos mineros y a la vez por la fertilidad de su suelo, dentro de una industrialización que se encuentra en sus comienzos, revela considerables posibilidades para el futuro.

El Perú se asemeja mucho en su estructura a Chile por la gran diversidad de su agricultura y producción minera. A causa del desarrollo especialmente intenso de determinados productos agrícolas—en primer lugar del algodón—ha podido fortificar considerablemente en los últimos años su situación económica. Pero también el desarrollo de la minería ha hecho positivos progresos. Relacionado con esto el desenvolvimiento de las comunicaciones aéreas, como ya he mencionado antes, desempeña un rol importantísimo.

A pesar de la favorable situación económica general, es todavía relativamente poca la inclinación a emplear las utilidades obtenidas en beneficio del desenvolvimiento del propio país, aun cuando en este sentido es de esperar un positivo impulso debido a la iniciativa de algunos círculos capitalistas e industriales.

A causa de los factores económicos enunciados más arriba, y de la existencia de una bien organizada industria de artículos de consumo, la cual se encuentra en rápido auge, se puede contar con razón en el Perú con un mayor fortalecimiento de la capacidad adquisitiva de la población y con un mayor desarrollo positivo y favorable de la economía del país.

Ecuador, en lo que se refiere a la estructura económica, se asemeja mucho a Perú y Bolivia, si bien la agricultura de estos países está más ampliamente desarrollada; esto vale en particular para el algodón. El mercado interno se halla aún relativamente poco desarrollado, a lo cual hay que agregar, como factor desventajoso, la desfavorable situación geográfica del Ecuador con respecto a Europa. Mas a la larga todo esto no será un impedimento y este país se beneficiará a su vez de los progresos que en el campo económico harán los países situados a su alrededor.

A causa de la situación geográfica del Ecuador dando cara al Pacífico, principalmente el Japón con el objeto de extender su comercio se ha interesado por este país, así como por el Brasil y ahora cada vez en forma más intensa también por otros países iberoamericanos.

Colombia, llamado muy a menudo el «país sin carreteras ni ferrocarriles», ha obtenido enormes beneficios con el rápido auge de la movilización aérea en Iberoamérica. El puerto de Barranquilla, situado en la costa norte de Colombia, se ha constituido en un importante aeródromo mundial, siendo el punto en donde se cruzan las líneas aéreas de los cuatro puntos cardinales. Como uno de los problemas más importantes de la época actual puede considerarse el de la intensificación de la agricultura, especialmente por lo que respecta al cultivo del café, con el objeto de utilizar los terrenos, que han quedado libres, para el cultivo de productos alimenticios que hasta ahora han sido importados. La colonización campesina está notablemente desarrollada.

Colombia, que en proporción al número de habitantes es el tercero de los países de Sudamérica, a causa de sus riquezas naturales y a pesar de sus desfavorables condiciones de movilización, derivadas de

la configuración del terreno, ofrece buenas posibilidades de desarrollo.

El importante y rápido desenvolvimiento, que se ha realizado en *Venezuela* en los últimos dos decenios, se debe, en primer lugar, a sus ricos yacimientos de petróleo; pero además ha contribuido en especial a este proceso de desarrollo su favorable situación geográfica tanto respecto a Europa como a Estados Unidos. También la movilización aérea, igual que en el Perú y Colombia, ha sido un factor muy esencial para la explotación del país. Venezuela, en los años pasados, por medio de un amplio y acertado otorgamiento de concesiones a núcleos extranjeros, ha sabido atraer al país activas fuerzas económicas, con las cuales se impulsó tanto el desenvolvimiento de la economía como el bienestar del país. En el mantenimiento de este principio o de otro semejante de colaboración con núcleos extranjeros radica, sin duda, una favorable posibilidad para Venezuela, de valor aun para el futuro.

A causa de la sólida situación del mercado del petróleo en los años pasados, las tendencias de industrialización, basadas en primer lugar en el aprovechamiento de las materias primas nacionales, han recibido un impulso considerable.

Los Estados centro-americanos: *Panamá, Costa Rica, Nicaragua, Honduras, San Salvador y Guatemala*, con excepción de Panamá que ocupa una situación especial, presentan fundamentalmente las mismas condiciones. En todos los países el problema primordial consiste en apartarse lo más posible de la monoproducción del café y en intensificar otros cultivos para ampliar la base agraria y económica, lo que se pretende realizar además por medio de una unión económica más estrecha entre los diferentes Estados.

En México las tendencias de industrialización y nacionalización son extremadamente pronunciadas. En muchas de las necesidades diarias ya ha logrado abastecerse por sí mismo. Aun cuando en México la posibilidad del natural desenvolvimiento radica en el país mismo, en primer lugar en la mayor explotación de los yacimientos mineros y en su respectivo aprovechamiento industrial, es sin embargo de gran importancia el problema de la intensificación de la agricultura, a la que actualmente se le dedica atención preferente de acuerdo con un programa de ensayos de colonización.

Respecto al problema obrero, tan importante para el moderno desarrollo de cada país, se puede decir que en México presenta condiciones favorables, pues el trabajador y el campesino mejicanos son bastante aptos para ello.

A consecuencia de la ventajosa situación de México respecto a las comunicaciones dentro del continente americano tanto como en sus relaciones con Europa, y además por el hecho de ser uno de los países más bien dotados de materias primas del mundo, se pueden considerar las posibilidades para el desenvolvimiento económico de México como extraordinariamente favorables.

Participación de los países altamente industrializados en el proceso del desarrollo económico de Iberoamérica.

No hay duda que todas estas posibilidades económicas podrían ser aprovechadas en forma más rápida e

intensa gracias al dinamismo que en la actualidad predomina en los países ibero-americanos, por la vía de una cooperación constructiva y bien meditada entre núcleos de los países altamente industrializados y los correspondientes núcleos nacionales de los Estados ibero-americanos. Ya sé que en nuestro país y en otros países industriales en general hay economistas, quienes ven un peligro en el apoyo al desenvolvimiento económico de los países agrarios y productores de materias primas, porque piensan que por su intensificación e industrialización perderán sus propios mercados. Sobre la falta de fundamento de estos temores, tratándose de una acción bien dirigida y organizada, he hablado hace poco en el Instituto de Economía Mundial de Kiel; por esto, dentro del margen de mi conferencia de hoy, quisiera repetir sólo un hecho, y es que la historia económica de los pasados decenios nos ha demostrado claramente que aquellos países agrarios y productores de materias primas en los cuales los países altamente industrializados han tomado parte activa en la industrialización e intensificación de la economía, han experimentado a la larga mayor aumento de la capacidad adquisitiva que aquéllos en que no se ha puesto en práctica tal colaboración. Aun cuando, como es natural, la mayor parte de la capacidad adquisitiva recientemente creada en los países agrarios y productores de materias primas es absorbida por la incipiente producción nacional, que entretanto se ha organizado, siempre queda libre una parte para la importación de productos de calidad de los viejos países industriales. Estas

hipótesis me parecen bajo todo concepto perfectamente aplicables a los países ibero-americanos.

Así como el conocimiento de la mentalidad y de las condiciones específicas de cada país es la base de toda colaboración, con mayor razón ha de aplicarse este principio en cuanto respecta al exacto conocimiento de los mercados y de todos los factores económicos. Se subentiende que semejante proceso de desarrollo económico pueda avanzar sólo paso a paso, basándose sobre lo existente. Pero precisamente en este plano cabe también una parte de la responsabilidad al participante extranjero, de manera que el proceso de desarrollo sea organizado y económicamente bien meditado. Mientras el participante extranjero esté más dispuesto a amoldarse a las especiales condiciones del otro país, tanto más positivo será el resultado obtenido. Es de celebrar especialmente que en los últimos años hayan aumentado los viajes de alemanes a los distintos países ibero-americanos, constatándose al mismo tiempo por parte de éstos una creciente actividad en cuanto a la venida de delegaciones de carácter económico y de distinta naturaleza. Mas precisamente para los hombres responsables es importante convenirse por sí mismos y en el propio terreno del hecho de que el estado de cosas ha cambiado notablemente y aun continúa cambiando para tomar las medidas correspondientes.

Así como se explican las tendencias hacia la industrialización y nacionalización actualmente existentes en los países ibero-americanos, nacidas de la aspiración por lograr una mayor independencia nacional y



¡Pero Señor mío....!

¿Es esta la alegría que Vd. debe a los suyos? Su injustificada y violenta actitud repercute en su esposa, que se disgusta y sufre, y hasta en su pequeño, que se desconsuela y recibe un mal ejemplo. Debe aplacar sus nervios tomando el Bromural «Knoll». Su tranquilidad entonces se reflejaría en la paz de su casa.

Desde hace casi 30 años las tabletas de

BROMURAL «KNOLL»

son prescritas por los médicos para calmar los nervios y procurar un sueño tranquilo, profundo y reparador.

Completamente inocuas, sirven también para niños y personas débiles. No producen hábito.— Exija en las buenas farmacias tubos de 10 ó 20 tabletas que lleven la figura femenina durmiente, para tener la seguridad de adquirir el producto legítimo Bromural «Knoll».



KNOLL A.-G.
LUDWIGSHAFEN DEL RHIN.

económica, así se subentiende también que los métodos, según los cuales debe llevarse a la práctica en el futuro una colaboración entre núcleos de países altamente industrializados con participantes de los países ibero-americanos, no pueden ser ya los mismos métodos de antes. Estoy convencido de que, en el futuro, ningún país del mundo podrá hacer en otro aquello que no esté dispuesto a permitir que se haga en el propio. Los tiempos en que se podía ir a un país extranjero y establecer allí una empresa de ciento por ciento extranjera, ya han pasado, y esto de ninguna manera es deplorable; al contrario, justamente en el hecho de trabajar en común con el participante nacional por el desarrollo, existe la posibilidad de que la colaboración de éste contribuya al logro de un mayor éxito, debido al mejor conocimiento del propio país y al aporte naturalmente mayor al bien propio, lo que, en último término, redundará en beneficio de todos los participantes. La opinión pública de un país que ve en el extranjero a un aliado y no a un explotador contribuirá a crear las condiciones para una cooperación provechosa y satisfactoria.

Mas, pienso que para Alemania, como he aludido al comienzo de mi conferencia, no sólo se presenta una especial oportunidad de colaborar con los países ibero-americanos en el desarrollo de sus economías, sino que me parece un imperativo categórico el que participemos activamente en este proceso de desarrollo, si de otra manera no queremos dejar que se debilite la intensidad de nuestras relaciones con los países ibero-americanos. Pero para ello no tenemos ningún motivo; la considerable intensificación de nuestro movimiento comercial en estos últimos años con los países ibero-americanos ha creado ya un precedente fundamental, válido también para una futura cooperación en la explotación económica de esos países. Debido a las relaciones comerciales acrecentadas por ambas partes se han puesto en contacto mayor número de ibero-americanos y alemanes y han tenido inevitablemente que intercambiar opiniones sobre los comunes problemas.

Yo sé que, dentro de los grandes y variados problemas, que se le presentan a la economía interior alemana, el preocuparse de ambos problemas al mismo tiempo significaría aumentar la carga que cada cual tiene que soportar y exigiría sin duda mucho esfuerzo y trabajo. Pero asimismo creo que no nos queda otra alternativa, pues el proceso de desarrollo de los demás países avanza, al fin y al cabo, según sus propias leyes. Y precisamente, dentro del margen de los problemas propuestos y en especial dentro del plan de cuatro años, me parece ser una conclusión lógica y natural el esforzarse por sentar la producción nacional sobre una base lo más amplia posible por medio de una elevada exportación.

Cada país, aun cuando sea muy elevada su potencia adquisitiva nacional y su capacidad para cubrirla con productos del propio suelo, siempre tiene que aspirar y aspirará a producir más de lo que necesita; esto quiere decir que tratará de exportar y, así, de dar a la producción nacional aquella amplia base económica, que pueda favorecer el mayor desarrollo y abaratamiento de la propia producción. De este modo aumenta al mismo tiempo la capacidad adquisitiva del propio país y se eleva su tren de vida.

Dentro de la materia de esta disertación sobre las posibilidades de desarrollo de los países ibero-americanos, he creído de importancia el llamar la atención también sobre estas cosas para poner en evidencia que, en todo lo que realiza la economía alemana fuera de Alemania tiene como ley superior la salvaguardia de los intereses económicos del respectivo país, pero a la vez se subentiende que nuestra activa participación en el desarrollo de los países ibero-americanos represente una acción, que redundará en beneficio no sólo de nuestros amigos y participantes ibero-americanos sino también de la economía alemana.

Alemania ocupa una situación muy favorable entre los países ibero-americanos, debido a los tres millones y medio de alemanes y descendientes de alemanes que allí radican, los cuales como representantes de la cultura y espíritu alemanes son meritorios mediadores. Dentro del programa de la creciente nacionalización y legislación de la nacionalidad, la juventud de nacionalidad ibero-americana y descendencia alemana podrá prestar a ambas partes valiosos servicios. Pero para realizar mejor este cometido, pienso que sería muy eficaz que estos jóvenes se perfeccionaran en nuestro ambiente para que después, conociendo mejor nuestras condiciones específicas, en el carácter de ciudadano de su nueva patria sean buenos conocedores y amigos de Alemania.

Además el mutuo conocimiento de las juventudes de ambas partes, según las experiencias que he hecho en mi viaje, es algo de lo más eficaz para cultivar la amistad y la comprensión entre los pueblos. Y soy de la opinión que una intensificación del intercambio de jóvenes comerciantes y estudiantes entre los países ibero-americanos y nosotros contribuiría poderosamente a la creación de las condiciones que se necesitan para una más estrecha y amistosa colaboración de las economías de nuestros países. Del mismo modo el conocimiento y respeto de la cultura de los otros países es algo que no sólo incumbe a los que se interesan en particular por los problemas culturales, sino que es conveniente para todo aquél que mantiene con otro país cualquiera clase de relaciones, siendo esto de especial utilidad para el comerciante exportador. Es muy placentero dejar constancia de que esto en los últimos años se ha sabido comprender mejor.

Ahora, al llegar al término de mis consideraciones, desearía recalcar una observación que he podido hacer repetidas veces en mi viaje y que en mi concepto representa un factor más para las favorables perspectivas que se le presentan en los países ibero-americanos a la Alemania nacionalsocialista. Tuve la impresión de que se ha mirado con simpatía la reconstitución e independencia de Alemania, porque en ella se ve lo que se desea para el propio país—amoldado esto a sus propias circunstancias y a sus propia mentalidad—y porque se considera que nosotros, por el hecho de haber tenido que luchar tan largo tiempo por una plena igualdad de derechos, estamos en la situación de poder sentir y comprender esta misma aspiración y este mismo deseo de los países ibero-americanos. Estoy convencido de que en este común entendimiento y en la existencia de comunes intereses económicos está la base de las futuras relaciones entre los países ibero-americanos y Alemania.

El nuevo cabriolet de deporte de la casa Horch, de 5 litros y 8 cilindros



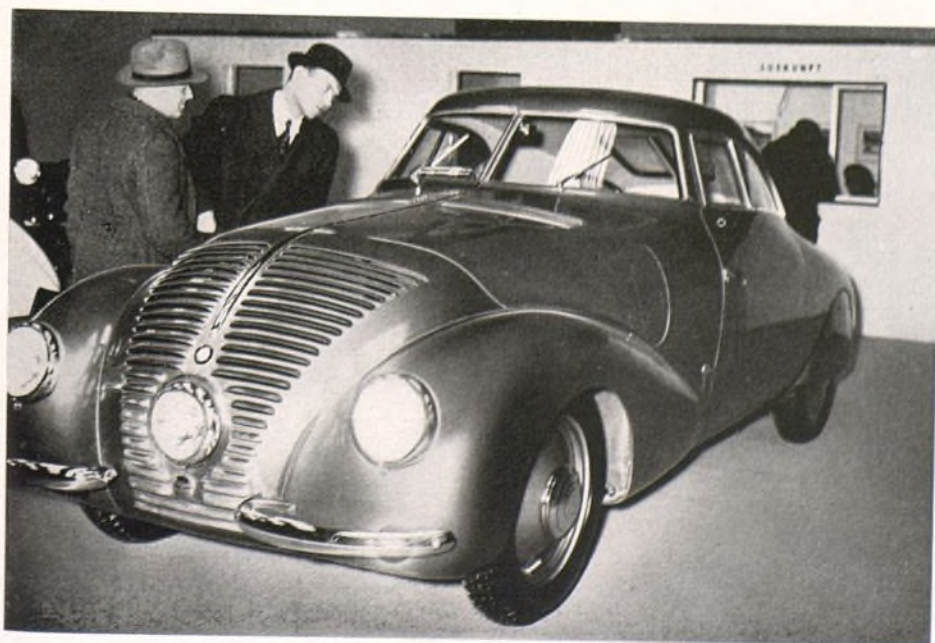
Progresos en la construcción automovilística alemana

La exposición del automóvil de Berlín 1938

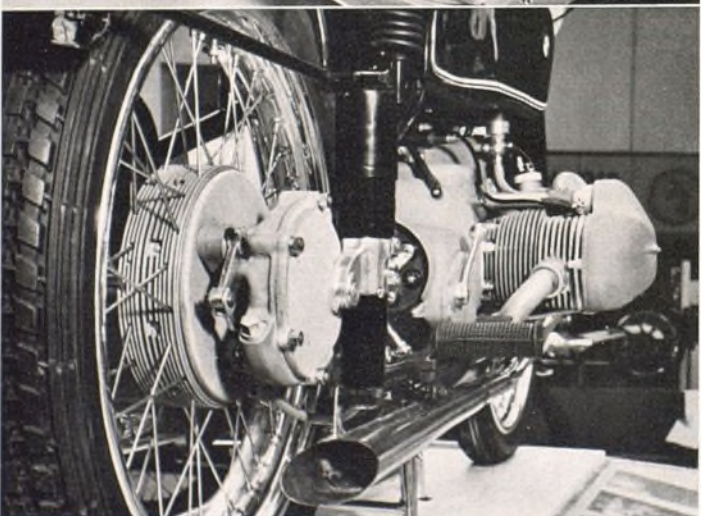
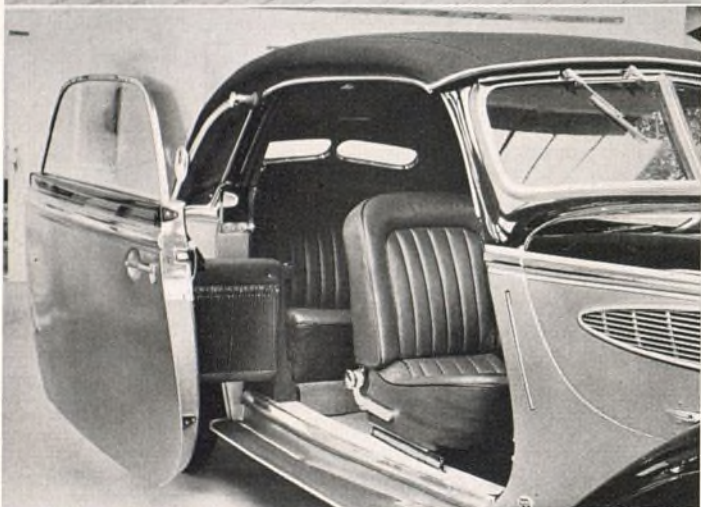
TODOS los años se celebra en Berlín una gran exposición de automóviles en la que las fábricas alemanas presentan sus modelos más nuevos a centenares de miles de visitantes. En diez salas gigantes se reparten los quinientos stands de las fábricas expositoras y en ellos se da testimonio de sus esfuerzos creativos del año anterior. Dado lo avanzado de la actual técnica, es natural que ya no se puedan esperar reformas fundamentales en la construcción de automóviles. El forcejeo por el progreso técnico se revela tan sólo en el mejoramiento de las partes, siendo la meta siempre el aumento de la seguridad y de la comodidad de los viajeros. Como siempre, la construcción automovilística alemana ha escogido caminos propios, pues tampoco esta vez se ha contentado con copiar ejemplos del extranjero. Su ambición es dar a sus productos una nota individual y corresponder, al mismo tiempo, a las más amplias

exigencias de economía y rendimiento. En vista de esto no puede sorprender que los coches alemanes, una vez alcanzado su actual perfección, vayan introduciéndose más y más en todos los países del mundo. Nada demuestra mejor su creciente popularidad que el hecho de haber aumentado el año anterior la exportación de automóviles en un 79 % hasta 146 millones de Reichsmark. Y no es porque los coches alemanes sean más baratos que los construídos en el extranjero, sino, lo que atrae al comprador, es la alta calidad y la larga duración del coche alemán.

En los nuevos modelos expuestos en Berlín lo que resalta más es que la mayoría de las fábricas hayan aumentado la velocidad de los coches. Los motores han sido perfeccionados sin que aumentase el consumo de combustible. Una de las causas de este proceder la hallamos en las modernas autopistas alemanas en las que velocidades medias de cien y más



Por las velocidades que permiten desarrollar, las autovías del Reich exigen nuevas formas de automóviles: el veloz y elegante coche BMW (Bayerische Motorenwerke) de 50 CV



kilómetros por hora representan el mayor rendimiento de economía y comodidad. Mas para ello era necesario tener en cuenta que el mismo coche conserve este rendimiento máximo también en la ciudad con velocidades mucho menores. Por otra parte, en primer término de los perfeccionamientos se halla la disminución de peso, porque, un coche de menor peso e igual estabilidad, es más valioso que un coche pesado, ya que, por un lado alcanza mayor velocidad y se frena más fácilmente, y, por el otro, requiere menos combustible y gasta menos neumáticos.

En mayor grado se han empleado también en los nuevos coches los nuevos materiales, aunque de entre ellos sólo los que, tras infinitos ensayos y pruebas, dieron por resultado que son más apropiados que los materiales a los que ahora substituyen. Nada demuestra mejor las ventajas de los nuevos materiales que por ejemplo el hecho de que las fábricas Buick, a pesar de disponer de suficiente cantidad de materias primas, ya no empleen para las ruedas del diferencial el acero cromoniquelado sino el nuevo acero cromo-molibdénico alemán. También la casa Ford ha suministrado el año pasado, en escala creciente, accesorios y partes de automóviles contruidos con materiales alemanes a las empresas inglesas y norteamericanas, pues estas empresas extranjeras reconocieron que los nuevos materiales alemanes son más apropiados para los fines a que se destinan debido a su durabilidad y resistencia.

Coches particulares

En casi todas las fábricas alemanas se ha procedido a una restricción decidida del número de tipos, lo cual hizo posible poder emplear todas las fuerzas en el perfeccionamiento de los tipos restantes.

Dentro de las empresas se procedió también a una mayor racionalización, empleando los mismos motores, con ligeros cambios, para distintos modelos. Aunque no se dieron construcciones nuevas, los nuevos modelos presentan, no obstante, muchas pequeñas variaciones, sea que tales o cuales partes se han hecho, por ejemplo, más aerodinámicas, sea porque se haya aumentado la comodidad del conductor del coche. La fábrica más antigua del mundo, la casa Daimler-Benz A. G., conocida en todo el mundo por la inmejorable calidad de sus vehículos, ha provisto su coche de 1,7 litros con un precalentamiento automático el cual da por resultado un ahorro de bencina y un arranque más rápido. Al coche tipo 230 se le ha dado llantas y neumáticos más anchos. También los frenos van provistos de tambores más anchos, de fundición especial, que trae consigo un menor desgaste de las piezas de los frenos. El engranaje se ha sincronizado y silenciado en todas las marchas hacia adelante. En los tipos 320 y 500 se ha cambiado la carrocería, y el gran Mercedes tiene un chasis nuevo.

- 1) La fábrica Adler presentó una nueva limousine de 2,5 litros, 6 cilindros y 58 CV
- 2) Puerta corrediza de seguridad de la fábrica Authenried, que se abre paralelamente al coche
- 3) Suspensión de muelle de la rueda posterior de la motocicleta de carreras de la marca BMW
- 4) El Führer y Canciller mirando el modelo de vidrio de un motor de automóvil

La fábrica Adler ha completado su programa de construcción lanzando al mercado un coche de 2 litros que tiene una velocidad máxima de 110 kilómetros por hora. Exceptuando los tipos más pequeños, todos los motores de Adler van ahora provistos de culatas de cilindro de metal ligero y tienen suspensión flotante de tres puntos, libre de oscilación, sobre goma. La casa Auto-Unión efectuó en sus coches especiales algunas depuraciones que aumentan su rendimiento. La marca Wanderer aumentó el rendimiento de sus motores. Por el contrario, la marca Horchwerke se mantiene sin cambio alguno.

La Ford-Motor Co, de Colonia, ha efectuado en sus dos tipos Eifel y V 8 mejoras en cuanto a comodidad, y refinamientos y en cuanto a la forma. En los nuevos modelos, el portaequipajes, antes tan sólo accesible desde el interior, ahora lo es también desde afuera. Exteriormente las líneas de estos modelos son más aerodinámicas. El depósito de la bencina tiene ahora cabida para 70 litros en vez de 50. En las nuevas series del coche V 8 hay en la capota una instalación de antena para la radiorecepción. Especialmente notable es el hecho de que el coche Ford Eifel alemán haya sido exportado en volumen creciente a la América del Sur. El coche Olimpia, de Opel, ha cambiado el motor 1,3 por el de 1,5 litros. El aumento de la carrera del cilindro en un 15% trae consigo un rendimiento mayor en un 42% hasta 37 HP. Los Bayerische Motorenwerke vuelven a sacar coches de la clase de dos litros con motores de 6 cilindros. Técnicamente representan estos coches el máximo de perfección, de modo que no ha sido necesario efectuar cambio alguno en ellos. Sólo en los materiales empleados se verificaron algunos perfeccionamientos. Asimismo, en los coches de las marcas Stoewer, Hanomag y en los de las Hansa-Werke, las correcciones efectuadas se han mantenido en límites estrechísimos.

Camiones.

En la suma total de coches exportados de Alemania participan los camiones, incluso autobuses y tractores, con un 45%. La exportación de camiones ha experimentado, pues, el máximo aumento y se reparte por igual entre los Estados europeos y transatlánticos. En todas partes del mundo se ha introducido el camión alemán, pues su adaptabilidad a cualquier terreno, así como su duración, son casi ilimitadas. Las fábricas alemanas no se asustaron cuando se trató de crear tipos especiales para la exportación, si en tal o cual país extranjero las disposiciones gubernamentales lo requirieron, o si hubo de tenerse en cuenta condiciones especiales de clima. Así se lanzaron, por ejemplo, al mercado coches impermeables al polvo y, para otras regiones, se construyeron camiones con sencillos macizos en las ruedas posteriores.

- 5) Nuevo tipo de ómnibus para de velocidad para la circulación en las autopistas
- 6) Un nuevo coche para terreno accidentado que es capaz de vencer los trayectos más intransitables
- 7) La casa Krupp construye una nueva máquina barredora para calles que aspira simultáneamente el polvo
- 8) Camión Mercedes-Benz atravesando un terraplén de 1,60 m. de altura y de un ángulo de elevación de 33 grados





Camión de oruga para fines militares

Como en los coches particulares, así también en los camiones se ha tratado de rebajar, hasta donde sea posible, el peso propio y se ven cada vez más camiones con chasis soldados.

En todos los perfeccionamientos técnicos lo importante ha sido siempre el punto de vista del rendimiento económico. Así no es de extrañar que especialmente los motores Diesel hayan alcanzado el año pasado mayor predominio en la construcción de camiones; en los de 4 toneladas ya se emplean casi exclusivamente. Su mayor coste y peso se compensan siempre con el menor gasto de combustible. Por otra parte, también se trabaja febrilmente en los laboratorios para alcanzar una disminución de peso en el motor Diesel, poniendo metales ligeros en lugar de las piezas de fundición. La duración de los motores Diesel es casi ilimitada y sólo al cabo de un recorrido de 200.000 kilómetros necesitan el primer repaso. Otra gran ventaja del motor Diesel estriba en que «se traga» toda clase de aceites y en que, sin grandes cambios, se puedan emplear, junto a combustibles sólidos, también combustibles en forma de gas.

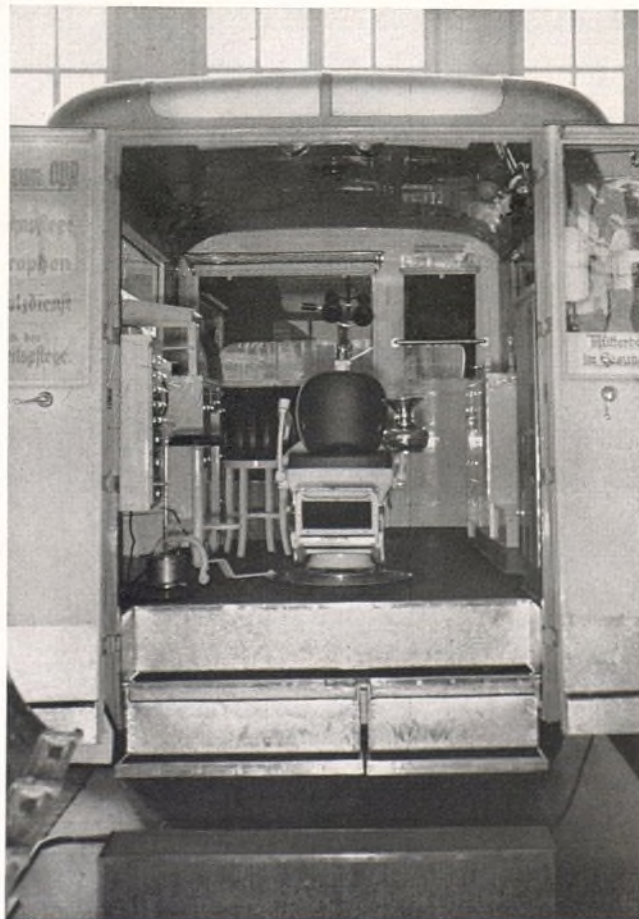
En los camiones pequeños predomina aún el motor de gasolina, aunque, desde luego, se ha procedido a su perfeccionamiento en grado máximo.

Infinitamente variada es la exposición de camiones de Berlín; dar cuenta de todos y cada uno sería tarea prolija para este artículo. Mas, aun se ha de consignar

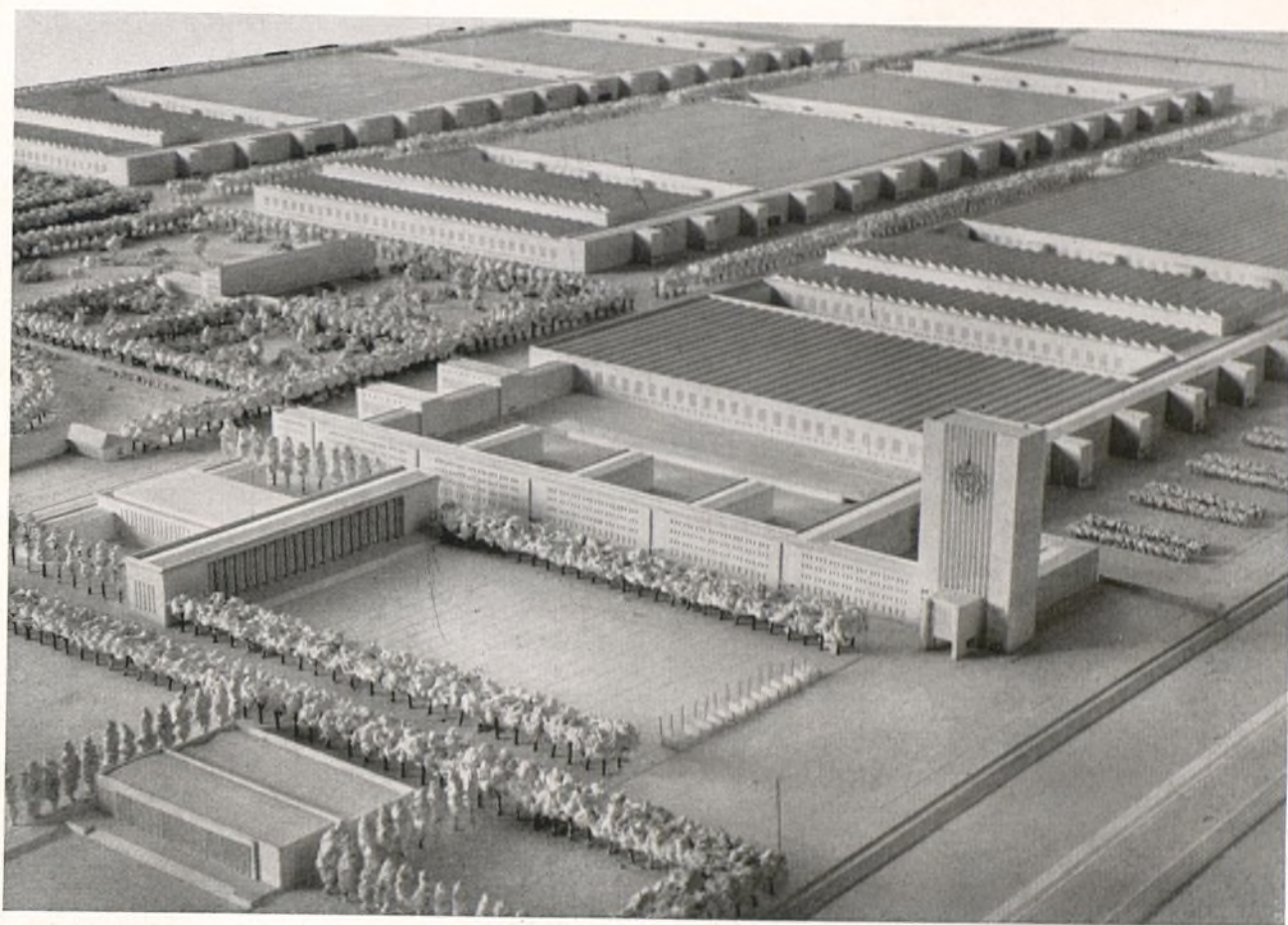
la existencia de un camión gigantesco de ocho ruedas, a semejanza de los que construyen las fábricas inglesas.

Motocicletas.

Desde hace tiempo ha pasado en mucho del millón el número de motocicletas en uso en Alemania. Por una parte, las «motos» resultan baratas en cuanto al coste y manutención, y por otra, se puede alcanzar en ellas casi las mismas velocidades y distancias que en los automóviles. Así por ejemplo, una motocicleta de 100 centímetros cúbicos gasta, con velocidad máxima mayor de 65 km. por hora, solamente dos litros por cien kilómetros, de modo que, con pocos céntimos, pueden recorrerse largas distancias. Contrariamente a lo que sucede con los automóviles, las empresas constructoras de motocicletas han lanzado al mercado un mayor número de modelos nuevos. Muchas son las fábricas que han introducido la suspensión a muelles en la rueda posterior, lo cual aumenta la seguridad y la comodidad del viaje, pero, al mismo tiempo, implica un aumento de peso total y cierto encarecimiento. Especialmente la casa Bayerische Motorenwerke se ha dedicado a adaptar para sus cuatro modelos grandes esta suspensión en la rueda posterior. También la casa Standardfahrzeugfabrik, de Stuttgart, se ha decidido a dar el mismo paso. La casa Auto-Union, la fábrica de motocicletas más grande del mundo, expone dos tipos



Clinica ambulante con el instrumental más moderno de dentística



Modelo de la fábrica del coche popular que se construirá cerca de Fallersleben al noreste de Braunschweig y que quedará terminada hasta fines de 1939

nuevos con cuatro cambios de marcha y embrague de mano y pie combinados. En estos tipos, mediante una gradación favorable, se logra el total aprovechamiento de la capacidad del motor. La casa Zündapp ha presentado el DS 350, un modelo deportivo con un motor de 350 cm. cúbicos de cuatro tiempos con un rendimiento de 18 HP. La casa Ardiewerke, de Nuremberg, presenta por vez primera una motocicleta sin engranajes, la que desarrolla una velocidad de 65 km. por hora. Esta motocicleta tiene acoplamiento por discos de acero yuxtapuestos, de manera que es capaz de resistir los máximos esfuerzos. También la NSU ha seguido desarrollando sus modelos, perfeccionándolos.

El elevado grado de calidad de las motocicletas alemanas ha contribuido a que la exportación haya aumentado el año pasado considerablemente.

El nuevo coche popular alemán.

Resumiendo se puede decir que la construcción alemana de automóviles ha tenido también durante el año 1937 un desarrollo tranquilo pero sano. En los laboratorios y talleres de ensayo se ha trabajado diligentemente para sobrepasar todavía lo que se tenía hasta entonces por desarrollo máximo.

Lo que mayor interés ha despertado en la Exposición Internacional de Automóviles de Berlín y lo que atrajo el mayor interés, ha sido la nueva fábrica del

coche popular alemán exhibido en forma de modelo plástico, fábrica que se está construyendo cerca de Fallersleben y estará terminada a fines del año 1939. El modelo, aunque magníficamente hecho, sólo puede dar leve idea de la grandeza y belleza de la nueva fábrica, la cual contará con central eléctrica, puerto fluvial y estación propios. Construye la fábrica la DAF (Deutsche Arbeits-Front, Frente Alemán del Trabajo) que, como es lógico, tratándose de la empresa de que se trata, se preocupa en máximo grado del bienestar de los obreros y empleados. Para el desarrollo físico habrá grandes campos de deportes y piscinas y, rodeado de parques y jardines, un hospital; para el entretenimiento espiritual, para el solaz después del trabajo, así como para la educación, habrá un edificio especial. En las cercanías de la fábrica se construirán grandes colonias de casitas para que los obreros y empleados no tengan que recorrer grandes distancias para acudir al trabajo. Por encima de la fábrica se elevará una torre de ochenta metros de altura, anexa a los edificios de administración.

Se ha tenido muy en cuenta el progreso técnico en la construcción de automóviles y los cálculos para la del coche popular están hechos de tal modo, que hasta el último obrero pueda adquirir este coche popular, el que corresponde en todos los sentidos a las modernas exigencias del tráfico.

Alemania como proveedor universal de placas y películas fotográficas

LOS progresos observados en la construcción de las cámaras, comentados ya en la última edición de esta Revista, se notan también en el material fotográfico, cuya fabricación ha experimentado amplias innovaciones técnicas. Puede incluso sostenerse que sin este perfeccionamiento, la fotografía de aficionados no hubiese alcanzado jamás la importancia que hoy tiene. Originalmente se empleaban en las negativas capas de yoduro de plata, que requerían una exposición de media hora a pleno sol. ¿Qué hombre moderno sacrificaría hoy tanto tiempo para obtener una foto? Solamente por la aplicación del bromuro de plata como emulsión se acortaron los tiempos de exposición, y las películas y placas en uso hoy día permiten tomar vistas de 1/1000 de segundo. Aunque se había comenzado a emplear el bromuro de plata, la reproducción fotográfica en negro y blanco de objetos de color siempre difería de la impresión obtenida por la vista humana. Es el caso que el bromuro de plata corriente absorbe solamente el color azul del espectro solar y las ondas luminosas cortas, y no reacciona más que a éstas. A los trabajos de H.W. Vogel es debido el que la sensibilidad óptica haya aumentado esencialmente. Por la adición de ciertos colorantes, el material fotográfico se torna también sensible a otros colores del

espectro solar. Según los colores que se añadan, se distinguen hoy películas o placas ortocromáticas y pancromáticas; las primeras reaccionan a los colores azul, verde y amarillo y las segundas, al color rojo.

En vez de las placas de vidrio, en las que se aplicaban antes prevalecientemente las emulsiones, se comenzó a emplear en este último decenio más y más el celuloide, dando lugar al desarrollo de la película moderna en rollos. La película de dos capas fué reemplazada por la de cinco capas de emulsión, y para evitar que se rayara, se aplicaba una delgada capa de gelatina, que protegía a la de emulsión contra averías. Además aumentó extraordinariamente la sensibilidad, de suerte que hoy hasta con objetivos corrientes es posible sacar vistas excelentes. Un progreso mucho más notable aun ha experimentado la cámara para vistas diminutas, y las ampliaciones de fotos pequeñas son hoy corrientes. De ahí resultó para la fabricación de películas una nueva e interesante tarea, porque la finura del grano debía ser mucho mayor para que las desigualdades no se hicieran más visibles en las ampliaciones. Antes se tenía por regla que la finura del grano era tanto menor cuanto más aumentaba la sensibilidad. Pero también en este plano la investigación científica ha descubierto que aquel principio es equivocado, y en la actualidad el material fotográfico se ha perfeccionado técnicamente al punto que hasta en las películas baratas la finura del grano es muy elevada. Sin embargo, en los laboratorios se continúa trabajando con todo afán para perfeccionar más todavía los resultados ya obtenidos. La sensibilidad del ojo humano a los colores es mayor en los matices amarillo-verdes del espectro y disminuye después del morado y rojo. Más allá del rojo oscuro, la vista humana pierde la facultad de percibir los rayos luminosos, a pesar de que las irradiaciones de esta fuente de luz no cesan de repente. Las irradiaciones más allá del rojo, que los físicos denominan infrarrojas, eran notadas hasta ahora por la técnica por su influencia muy molesta. También en este caso se ha conseguido producir placas y películas sensibles al infrarrojo, añadiendo a las emulsiones colorantes especiales, que provienen de la clase de los cianógenos. En Alemania es ante todo el material de la empresa Agfa, el que posee un máximo de sensibilidad a los rayos infrarrojos. Con estas películas y placas es posible penetrar capas opacas e incluso nublosas. Especialmente importante es esta innovación para tomar vistas a gran distancia, donde el horizonte mayormente es velado por el humo y las partículas de polvo. Empleando material sensible a los rayos infrarrojos, se obtienen vistas de una nitidez extraordinaria. De enorme alcance es este material asimismo para la investigación científica.

Por espacio de muchos decenios, la ciencia se ha de-



¿Maestros o principiantes?

¡Todos ellos son admiradores entusiastas de la Rolleiflex!
El éxito inmenso en los concursos, un grupo de más de 250.000 partidarios, la extensión por el mundo entero - estos son auténticos comprobantes de las facultades especiales de las cámaras con espejo reflector

Rolleiflex Rolleicord

FRANKE & HEIDECKE BRAUNSCHWEIG ALEMANIA

EXAKTA



**DRESDEN
Striesen 337**



4x6,5cm



24x36mm

La perfecta cámara de espejo-reflex. Libre de paralajes • No produce doble exposición • Obturador de cortina de $\frac{1}{1000}$ hasta 12 segundos • Disparador automático • Objetivos intercambiables de gran luminosidad hasta 1:1,9, así como también teleobjetivos y objetivos de ángulo ancho • Conexión relámpago al vacío • Intercalador para microfotografía **Standard-Exakta** para el tamaño más corriente de películas para fotos pequeñas de 4x6 $\frac{1}{2}$ cm. • **Kine-Exakta** de 24x36 mm. para la cinta económica (36 fo/los con una sola carga).
Sírvese pedir catálogos gratis.

dicado al estudio de la fotografía en colores, porque la técnica no quería conformarse con las vistas en blanco y negro, procurando obtener una reproducción lo más fiel posible del objeto fotografiado. Así se intercaló entre las emulsiones y el soporte un retículo en los colores rojo, verde y azul. La reproducción de los colores resultó satisfactoria; pero los procedimientos implicaban considerables desventajas. El retículo absorbía mucha luz y estorbaba además en la ampliación. Del mismo modo, el procedimiento de objetivos reticulados, por las exigencias que plantea en cuanto a la óptica y a la luz de proyección, nunca ha podido generalizarse en la práctica. Porque en este caso hay que reemplazar las lentes por ciertos filtros. Ahora la empresa Agfa ha logrado inventar un nuevo procedimiento, que, contrariamente al que se aplicaba antes, es un proceso de sustracción y no de adición. Se basa en una antigua observación, hecha ya en 1911 por el Dr. Fischer, quien descubrió que al tratar una imagen no con un revelador corriente sino con un grupo determinado de reveladores, añadiendo ciertas sustancias que en la química de los colorantes orgánicos se aplican en gran escala, se forman simultáneamente con la plata segregada de modo corriente bajo la forma de metal negro, ciertos colorantes que se precipitan en lugar de la plata reducida. Separando luego la plata por medio de un baño reductor, se obtiene una imagen de colores nítidos. Los patentes han caducado entre-

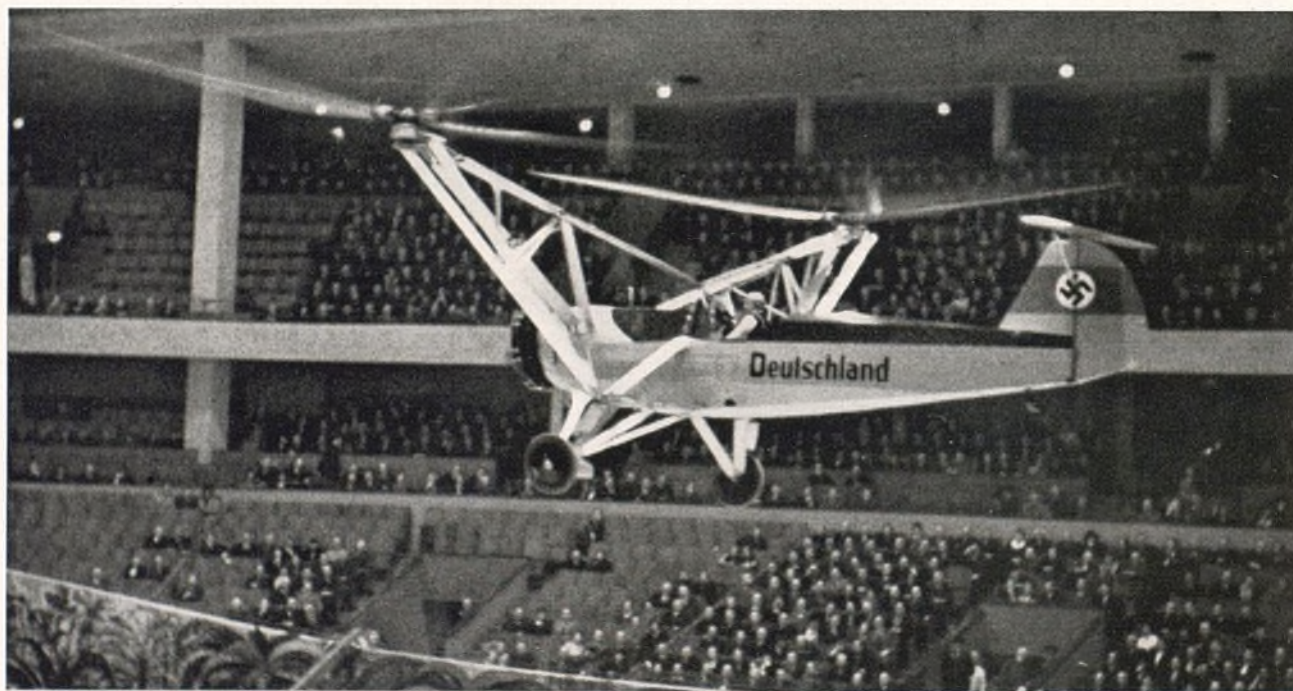
tanto, pero en los laboratorios de la Agfa se llevaron adelante las investigaciones, descubriéndose que era preciso añadir desde el principio ciertas sustancias a las capas de emulsión fotográficas, que así producían no ya exclusivamente vistas unicolores sino multicolores. El nuevo invento pronto fué explotado en gran escala por la vía industrial, y ya al presente se venden en el comercio numerosas películas Agfa-color. Es posible sacar ahora con una lente sencilla vistas de color, sin que sea difícil revelarlas. En un revelador corriente de negro y blanco se desarrolla primero la negativa, luego se penetra vigorosamente de luz natural la plata de halógeno restante no revelada, y a continuación se fijan en un revelador especial todos los colores que después producen la imagen lista. Ahora bien, separando de una vez la plata por medio del baño reductor corriente de Farmer, surge la imagen exenta de plata en toda la riqueza de su colorido. Sin embargo, los colores son tan firmes que ni la luz ni el calor pueden debilitarlos.

Por el vigoroso auge que ha tomado la fotografía de aficionados, la demanda de material fotográfico ha adquirido proporciones realmente gigantescas, dando lugar a la fundación de grandes empresas que se han especializado en este ramo. La fabricación de las placas y películas exige trabajar con extraordinaria precisión, observar solícitamente ciertas temperaturas y proceder con la mayor pulcritud. Muchas opera-

ciones sólo pueden realizarse con luz débilmente roja o verde. En las varias salas de trabajo debe reinar determinado grado de humedad del aire para que no se posen partículas de polvo en las placas. La más grande de las fábricas de películas tiene una instalación especial de evacuación del aire, que produce un millón de metros cúbicos de aire purificado y aclimatado por hora. Si sus enormes máquinas refrigeradoras se destinaran solamente a la fabricación de hielo, podrían producirse con ellas 100.000 kg. de hielo por hora. Sobreentiéndese que los aparatos empleados sean máquinas de precisión, pues en las capas de emulsión que se aplican una encima de la otra se trata de espesores hasta de 1/1000 de milímetro. La fabricación en grande se subdivide en dos fases de trabajo. En la

ción antes de que la mercancía deje los talleres, pues las fábricas se afanan por ofrecer en el mercado únicamente productos de alta calidad, y éstos son los que les han conquistado a las fábricas alemanas la fama de que en el mundo gozan.

Dado el complicado carácter del proceso de explotación y el elevado coste del parque de máquinas necesario, no sorprende el que solamente unas pocas empresas en el mundo se dediquen a la fabricación de películas y placas. Entre las primeras en Alemania cuenta la empresa Agfa, cuyos productos se encuentran en todos los mercados internacionales. Sus películas ya reproducen sin filtro todos los colores en una gradación exacta de la luz. Hasta las películas y placas Agfa de sensibilidad menos intensa tienen



El nuevo autogiro Focke FW 61 que vuela hacia adelante y atrás, se eleva verticalmente y se para en el aire, exhibido por la conocida aviadora Hanna Reitsch en el «Deutschland-Halle», de Berlín

primera se producen las hojas de celuloide, cuyo material básico es la nitrocelulosa. A ésta se le extrae el agua por medio de alcohol, transformándola en una masa viscosa con ayuda de alcanfor y de disolventes orgánicos. Después de filtrarla con sumo cuidado, para eliminar las impurezas, la solución pasa a las máquinas fundidoras, de las cuales sale en forma de hojas de celuloide de distintos espesores. Simultáneamente se preparan las emulsiones sensibles a la luz, empleando gelatina, bromuro de potasio, plata, hidrato y otras sustancias químicas. La emulsión se aplica luego en la cinta de película, cubriendo al mismo tiempo la emulsión de una capa protectriz incolora. En salas especialmente apropiadas, se efectúa la seca, pasando entonces las películas listas a la máquina cortadora, después de haber eliminado todas las partes defectuosas. Numerosos laboratorios de servicio y de control supervigilan el proceso de fabrica-

un grano finísimo y todas están provistas de una capa intermedia y al dorso, de suerte que la seguridad contra la formación de halos es absoluta. Hasta los productos baratos permiten sacar vistas excelentes que compensan amplia y automáticamente las exposiciones equivocadas, obteniéndose negativas que permiten hacer buenas copias. Fuera de las placas ultrarrápidas y de las películas Standard en rollos, desempeñan un papel de suma importancia las placas Cromo-isolar de 21° Sch., las Isocromáticas y las películas en rollos de 28° Sch., las Superpán de 28° Sch. y las Superpán de grano fino de 27° Sch. Las películas Superpán son verdaderas proezas de la técnica alemana de emulsiones, sumamente sensibles y pancromáticas. Además hay placas Agfacolor y ultra-películas en rollos Agfacolor, que se han generalizado muy pronto. Pero además de películas, la empresa Agfa fabrica los papeles necesarios, así que esta fá-

brica suministra en efecto todos los elementos que son menester para sacar vistas: desde la cámara hasta el papel de copias. Pero también las demás fábricas de cámaras han penetrado ampliamente en la fabricación de películas. Así la empresa Voigtländer ofrece en el mercado una película ortocromática, la Illustra, y una pancromática, la Bessapan; y la empresa Zeiss-Icon, sus películas Pancrom y Ortocrom. Son pocas las empresas que se dedican exclusivamente a la fabricación de películas. Entre ellas cuenta la fábrica de placas secas de Eisenberg, cuyos talleres están situados en el corazón del país de Turingia. Esta empresa dispone de una experiencia de más de 40 años en el ramo de su especialidad, pudiendo ofrecer igualmente un material fotográfico de excelente calidad gracias a su experto personal y a su modernísimo parque de máquinas. La última creación de Eisenberg es la película para retratos de 28° Sch., que se suministra en cualquier tamaño deseado, permitiendo una revelación perfecta sin velo. Todas estas empresas entregan su material destinado para los trópicos en envolturas especiales para los climas tórridos, de modo que no es de temer que por el transporte o los influjos atmosféricos sufra su calidad. Las cifras de exportación, que el año pasado subieron de 31 millones a 34 millones de RM., muestran con toda claridad la acusada preferencia de que goza la producción fotográfica alemana.

40%
menos
de peso



CARL ZEISS
JENA

¡Peso pluma!

Un prismático ZEISS de los nuevos modelos extra-ligeros, le hará más agradables y provechosos sus viajes, sean terrestres, marítimos o aéreos. Al contemplar panoramas, al observar curiosidades y al asistir a acontecimientos deportivos, un prismático ZEISS **aumentará** su goce. Y más ahora, que la notable disminución del peso hace más fácil todavía llevarse el instrumento y sostenerlo a pulso.

¡Adquiera Ud. un
ZEISS
para sus viajes!

De venta en todas las buenas casas del ramo. Cuidese de las imitaciones que andan ofreciendo los revendedores ambulantes en los concursos hípicas y en la calle, como también en los puertos del Mediterráneo y otras partes. Catálogo "T. 2" gratis por CARL ZEISS, JENA y sus sucursales y representaciones en todos los países.

Sus fotos con Agfa



¡Siempre se puede confiar en material Agfa!

La Televisión en Alemania

Tres Grandes Premios en la Exposición Universal de París

por OTTO THEURER, Consejero Ministerial en el Ministerio de Correos de Alemania

EL primer medio de que el hombre se sirvió para la comunicación espiritual a distancia fué la carta. La carta escrita a mano tiene cierta nota personal que permite reconocer al remitente. Pero con el creciente desarrollo de la economía y el tráfico, la carta resultó ser demasiado lenta; y se inventó el telégrafo eléctrico. El telégrafo ha traído la necesaria rapidez de las comunicaciones. Pero la forma breve y escritura mecánica, o de mano ajena, del telegrama que el destinatario recibe no siempre permiten reconocer al remitente; en muchos casos falta la seguridad de que la comunicación telegráfica procede efectivamente de la persona indicada en el telegrama. La invención del teléfono ha devuelto a las comunicaciones la nota personal, porque los comunicantes pueden reconocerse por la voz; pero tampoco aquí existe plena seguridad, porque no puede evitarse la posibilidad de que una persona imite la voz de otra. La televisión combinada con el teléfono ha acabado al fin con todas estas dudas, estableciendo la máxima perfección en las comunicaciones, pues de este modo los interesados pueden verse al hablarse a distancia.

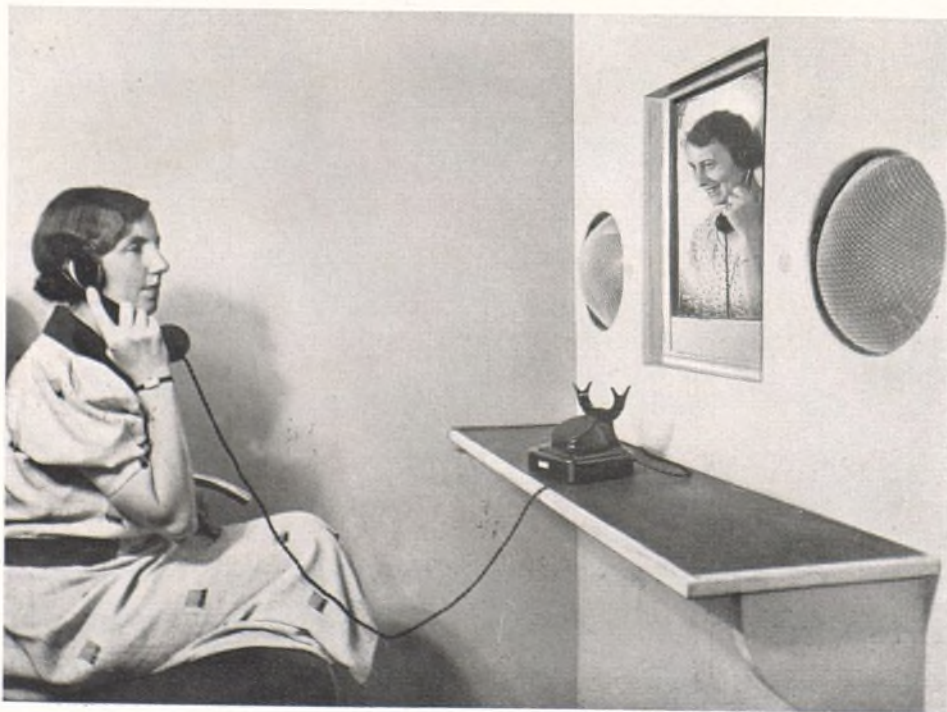
Aunque la idea de transmitir cuadros vivos es tan antigua como la técnica de comunicaciones eléctricas, y los primeros proyectos datan ya de hace 50 años, no se ha podido poner en práctica sino en los últimos años, después de haberse inventado los tubos de electrón y los de Braun. Verdad es que en Alemania se vienen haciendo ya emisiones desde 1929; pero al principio sólo fueron ensayos con simples imágenes, hechos principalmente para el estudio del problema. Después han ido perfeccionándose más y más con la colaboración de la industria alemana y bajo la dirección del servicio de correos. Ya en 1932 erigió

éste una estación emisora de ondas ultracortas de gran potencia, y desde entonces se transmiten con regularidad escenas televisuales por la torre de radio de Berlin-Witzleben, que es de 140 m de altura. Esta primera emisora se completó en 1934 con otra que permite transmitir a la vez los sonidos correspondientes a las figuras.

Bajo el impulsor influjo de la idea nacionalsocialista, y reconociendo que en la televisión no se trata solamente de un nuevo ramo de la industria electrotécnica, sino de un excelente y peculiar medio de comunicación para todo el mundo, el servicio alemán de correos, en colaboración con la industria del ramo, ha conseguido llevar a la altura a que hoy se encuentran en Alemania los dos ramos principales de la televisión, el de radiofonía y el de telefonía televisuales.

1. La radiofonía televisual.

La estación emisora de ondas ultracortas de Berlin-Witzleben transmite a determinadas horas del día programas de televisión compuestos por la Compañía Nacional de Radio. Estos programas comprenden la transmisión de películas sonoras, personas, escenas de ópera, etc. Mayores dificultades ofreció algún tiempo la transmisión de escenas al aire libre, por lo cual hubo necesidad de recurrir primero al procedimiento de película intermedia como solución aceptable. En este procedimiento se toma antes la escena con una cámara cinematográfica corriente en una cinta de película que en seguida se revela, fija, lava y seca y luego corre por el aparato emisor de televisión. Entre la toma y la transmisión de la película no transcurre más que minuto y medio. Como este procedimiento resultaba algo caro y complicado, se trató de hallar



Como progresa la telefonía televisual

otro que permitiera transmitir la escena directamente, y en 1936 se consiguió construir por fin un nuevo aparato eléctrico que opera como cámara fotográfica. En un tubo al vacío se ha dispuesto una pantalla metálica provista de una capa sensible especial, sobre la que se proyecta la imagen por medio de una lente de gran potencia luminosa. La pantalla tiene la propiedad de convertir los diversos grados de luz de la imagen en tensiones eléctricas de diversa magnitud. Estas tensiones son luego tomadas por un rayo de electrones, que tantea la imagen en la pantalla, y transmitidas por un reforzador al transmisor de televisión. Este aparato se puso en acción por primera vez en 1936, en el campo de deportes de Berlín, con ocasión de los juegos olímpicos. En todos los procedimientos actuales de televisión se descompone la imagen en puntos, o líneas de puntos, para su transmisión. De la finura de estos puntos depende la claridad de la imagen transmitida; cuanto mayor es el número de puntos, tanto más detallada resulta la figura. En la Exposición Universal de París presentó Alemania aparatos emisores y receptores para la transmisión televisual de alto número de líneas de puntos, cuyas producciones resultaron mucho más claras y detalladas que las de 180 líneas de puntos usadas antes. Y en la gran exposición alemana de radio organizada en Berlín en 1937, exhibió el procedimiento de transmisión a 441 líneas de puntos y 50 medias imágenes por segundo, por el método de líneas alternas. Por este método se transmiten primero las líneas de puntos de número impar, 1, 3, 5 etc. (media imagen), y después la líneas de número par, 2, 4, 6 etc. (otra media imagen). Estas dos mitades, transmitidas seguidamente, se completan entre sí y forman un conjunto claro y detallado.

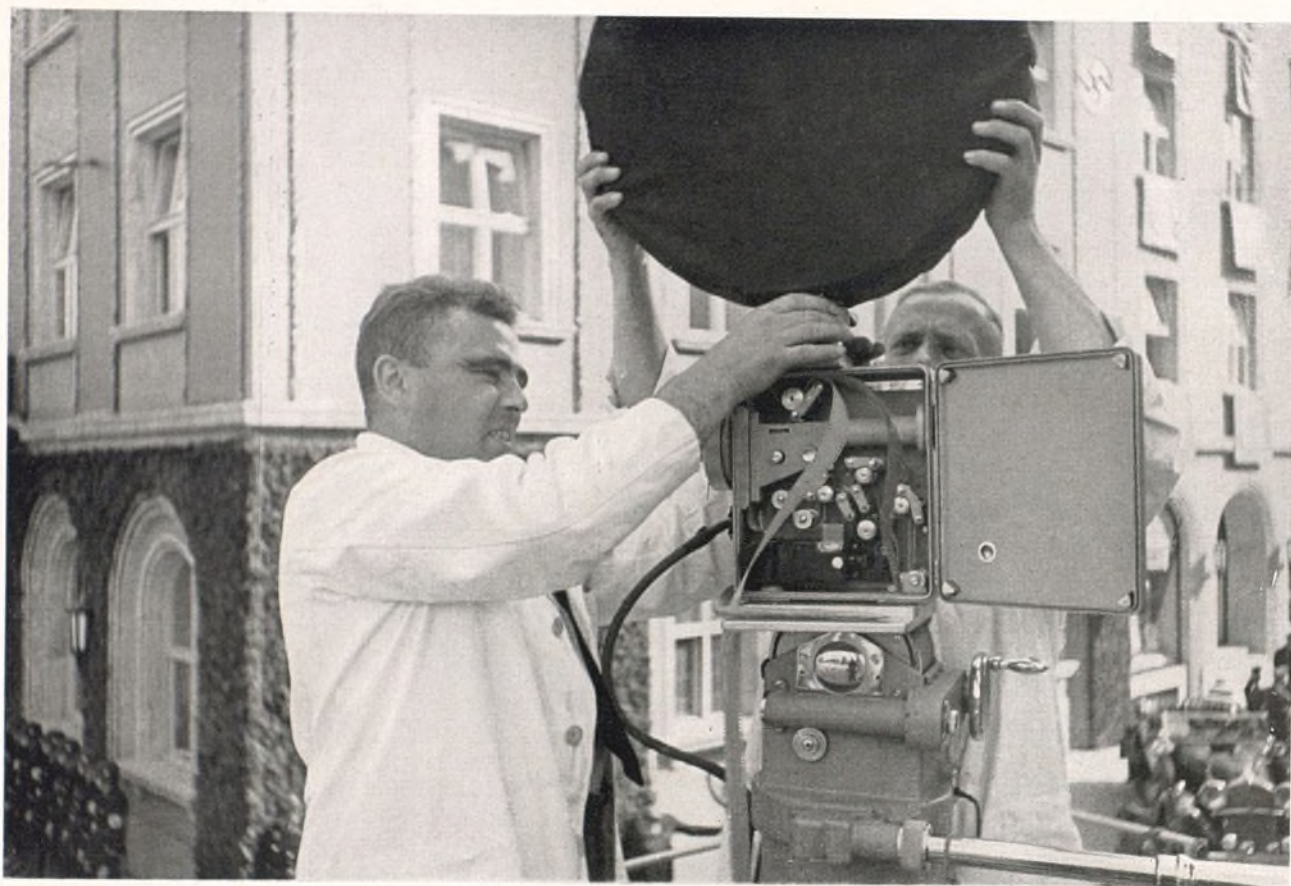
Cuando se adoptó la transmisión de imágenes descompuestas en 180 líneas de puntos, apenas podían transmitirse los 40.000 puntos resultantes. Hoy, al cabo de dos años, ha progresado tanto la técnica, que

la transmisión de los 150.000 puntos que representan las 441 líneas no ofrece ya dificultad ninguna. Y como la claridad de las figuras así transmitidas tampoco deja ya nada que desear, Alemania ha adoptado este grado de descomposición gráfica como norma para su servicio futuro de televisión.

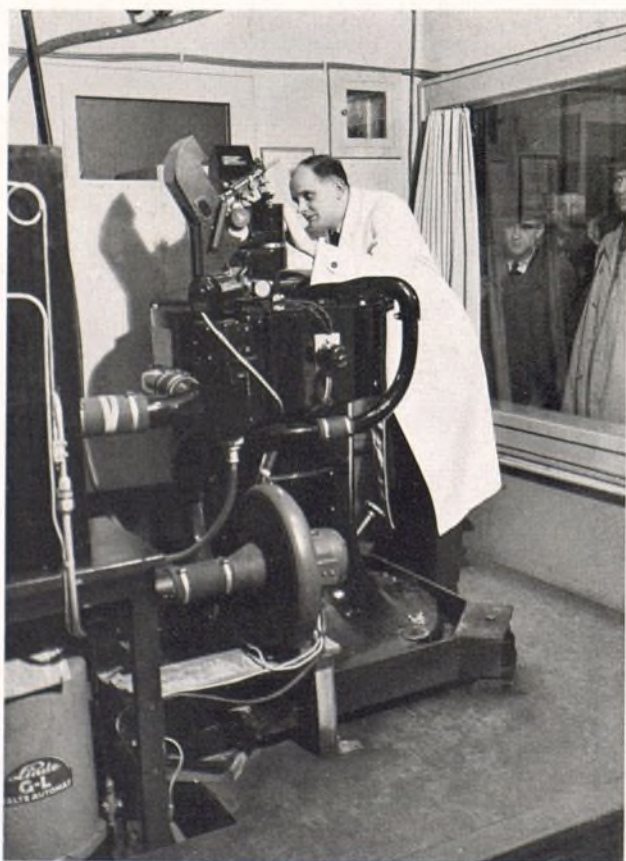
Con el perfeccionamiento de la técnica de transmisión se han mejorado también continuamente los aparatos receptores. Mientras que en la estación emisora siguen empleándose aún en parte dispositivos mecánicos para la descomposición de las imágenes (discos Nipkow), los aparatos receptores con piezas de movimiento mecánico han desaparecido casi por completo. Hoy se emplea en general el tubo de Braun para la reproducción de las imágenes. Este tubo se compone de un gran cuerpo de vidrio hueco, en forma de pera, con un cátodo de incandescencia y un ánodo en el interior. Si al ánodo se le da una tensión determinada, se desprenden electrones del cátodo, según la magnitud de la tensión. Por medio de «lentes» magnéticas o eléctricas estos electrones se reúnen en un haz de tal manera que al herir la pantalla de la imagen sólo hacen lucir en ella un pequeño punto. La energía acogida por el receptor es dirigida hacia una rejilla que influye en el haz de electrones del cátodo de conformidad con la tensión existente, con lo cual se modifica la claridad del punto de luz proyectado sobre la pantalla. De este modo, el tubo de Braun vuelve a convertir las imágenes eléctricas en fluctuaciones de luz. Ahora no hay más que dirigir la mancha luminosa y el rayo de tanteo del emisor a la pantalla de la imagen. Esto se hace por medio de condensadores que se cargan con la velocidad que lleva el tanteador al recorrer la línea de puntos y se descargan al final de la línea. Dos placas que hay en el tubo de Braun llevan esta tensión ascendente y descendente y dirigen el haz de electrones de izquierda a derecha para reproducir las diversas claridades de éste en una línea de puntos de la pantalla. Otro par de placas aná-



Dos amigas cuya conversación a distancia resulta mucho más interesante, porque se pueden ver



Aparato receptor de televisión



Uno de los complicados aparatos de transmisión radiofónica-televisual exhibido en la Exposición Universal de París

logas hace que, al terminar la línea, el haz de electrones corra una línea más baja de izquierda a derecha. Al llegar al borde más bajo de la imagen, el haz de electrones salta de sí mismo al borde más alto, por la acción de estos dispositivos basculantes.

El tamaño de las imágenes reproducidas con el tubo de Braun en los receptores grandes es de hasta 29×35 cm., y la proyección, que en nada se diferencia de la de una película sonora, puede ser presenciada por unas 60 personas.

Con el fin de que el número de espectadores pueda ser mayor, se ha construido un gran receptor que opera asimismo con un tubo de Braun, pero de mayor potencia luminosa. Este aparato reproduce primero las imágenes en el reducido tamaño de 5×6 cm., pero ricas en contrastes, que luego se amplían con una lente al tamaño aproximado de 100×125 cm., y la proyección puede así ser presenciada por unos 100 espectadores.

El número de espectadores en las proyecciones de radiofonía televisual es todavía reducido y nada comparable con el de las audiciones de radio. Deliberadamente se ha prescindido hasta ahora de fijar con demasiada premura un procedimiento determinado de emisión para los muchos receptores que ya existen. En Alemania sólo es posible actualmente hacer las transmisiones con regularidad en Berlín y sus alrededores, donde existen estaciones receptoras para uso del público.

El reducido alcance de la estación emisora de Berlín, que es de ondas ultracortas, se explica por la circunstancia de que la transmisión de imágenes per-

fectas obliga a emplear ondas muy cortas, de 5 a 10 metros de longitud, cuyo alcance coincide aproximadamente con el alcance de la vista de la torre emisora. Por eso hay que instalar las estaciones emisoras de televisión sobre elevaciones naturales de terreno, o en torres altas si el terreno es llano. Por otra parte, como la técnica de televisión se encuentra todavía en pleno desarrollo, no pueden extenderse aún mucho las transmisiones. En este sentido, Alemania ha hecho en los últimos años numerosos ensayos con una estación emisora portátil en las regiones del Brocken y del Taunus, con el resultado de que ha hecho ya erigir una estación emisora sobre el monte Brocken y otra sobre el monte Feldberg, cuya instalación quedará terminada este año.

Otro progreso enorme en la radiofonía televisual es el que ha traído el empleo de los llamados cables de cinta ancha, que permiten transmitir por hilo a gran distancia las imágenes y sonidos desde el lugar de los acontecimientos a la estación emisora de televisión, desde donde se transmiten luego sin hilo a las estaciones receptoras. Con el empleo de conductores gruesos y material aislante especial se reduce tanto la amortiguación de estos cables de cinta ancha, que transmiten de manera perfecta las altas frecuencias resultantes en la televisión. Después del feliz resultado obtenido en un ensayo de transmisión hecho en agosto de 1937 con ayuda de este cable en la línea Berlín—Leipzig—Nuremberg—Munich, se procedió en septiembre del mismo año a transmitir por primera vez escenas de la asamblea de Nuremberg a la estación emisora de Berlín y de allí a las estaciones receptoras.

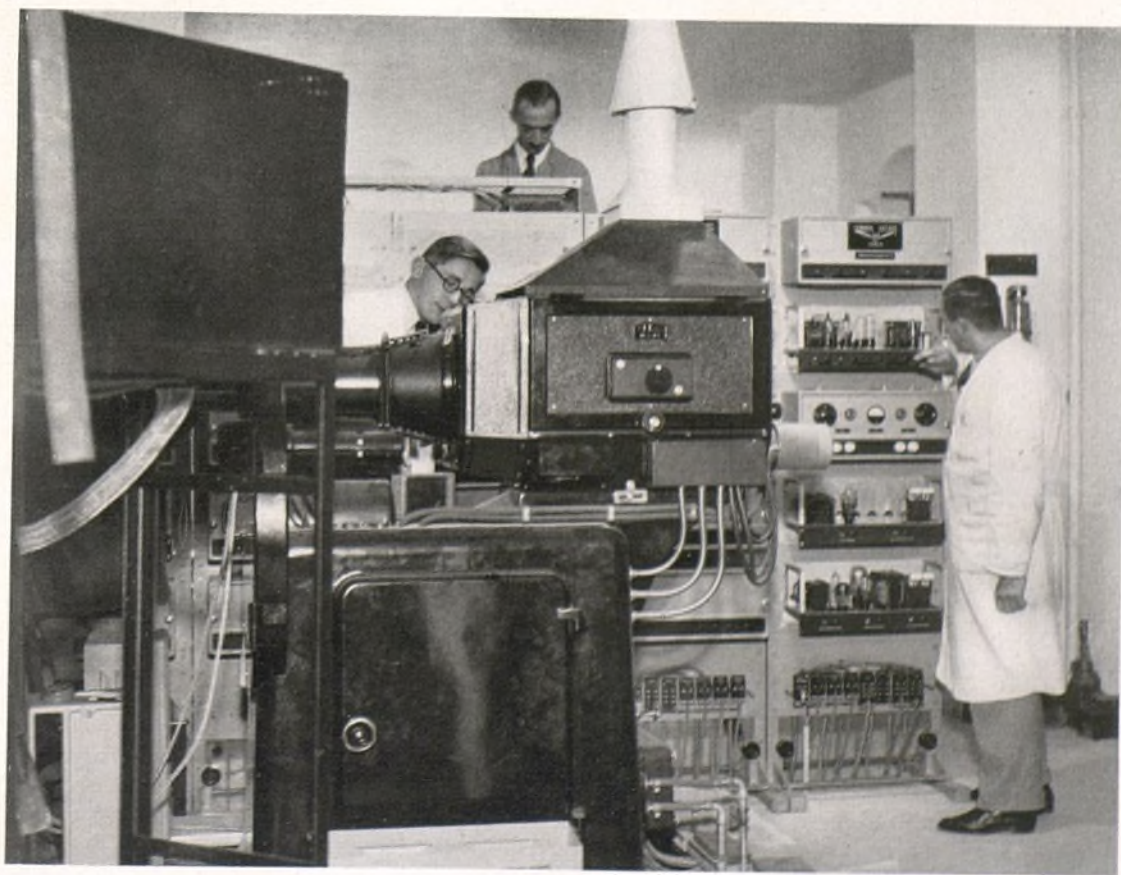
2. La telefonía televisual.

Esta se puso en práctica por primera vez el 1.º de marzo de 1936, en la línea Berlín—Leipzig. Por primera vez en la historia de la técnica se transmitió entonces por cable a distancia de varios cientos de kilómetros la imagen y la palabra de los dos conferenciantes. Para la toma de la imagen se utilizan actualmente dispositivos mecánicos (tanteador de lente), y para la reproducción los tubos de Braun. La imagen se descompone aquí en 180 líneas de puntos para la transmisión de 25 imágenes de 40.000 puntos por segundo, resultando así una frecuencia de 500 KHZ, transmitida asimismo con auxilio del ya mencionado cable de cinta ancha.

Al mismo tiempo que la radiofonía televisual, se instaló ya en Nuremberg, con ocasión de la asamblea del partido, un servicio de telefonía televisual con Berlín y Leipzig; en breve seguirá también Munich, y después se extenderá el servicio de comunicaciones con otras ciudades.

En la Exposición Universal de París se exhibieron en el pabellón alemán los progresos de la técnica alemana de televisión, que atrajeron innumerables visitantes de todas partes del mundo. Y en reconocimiento de sus méritos, el Jurado internacional le concedió a Alemania el Gran Premio de la clase 16b.

La casa alemana Telefunken, por su parte, obtuvo en la Exposición otros dos Grandes Premios, uno de la clase 15b y otro de la clase 1, por sus notables inventos en el ramo de televisión.



Instalación completa de una estación emisora de radiofonía televisual en el Correo Principal de Nuremberg

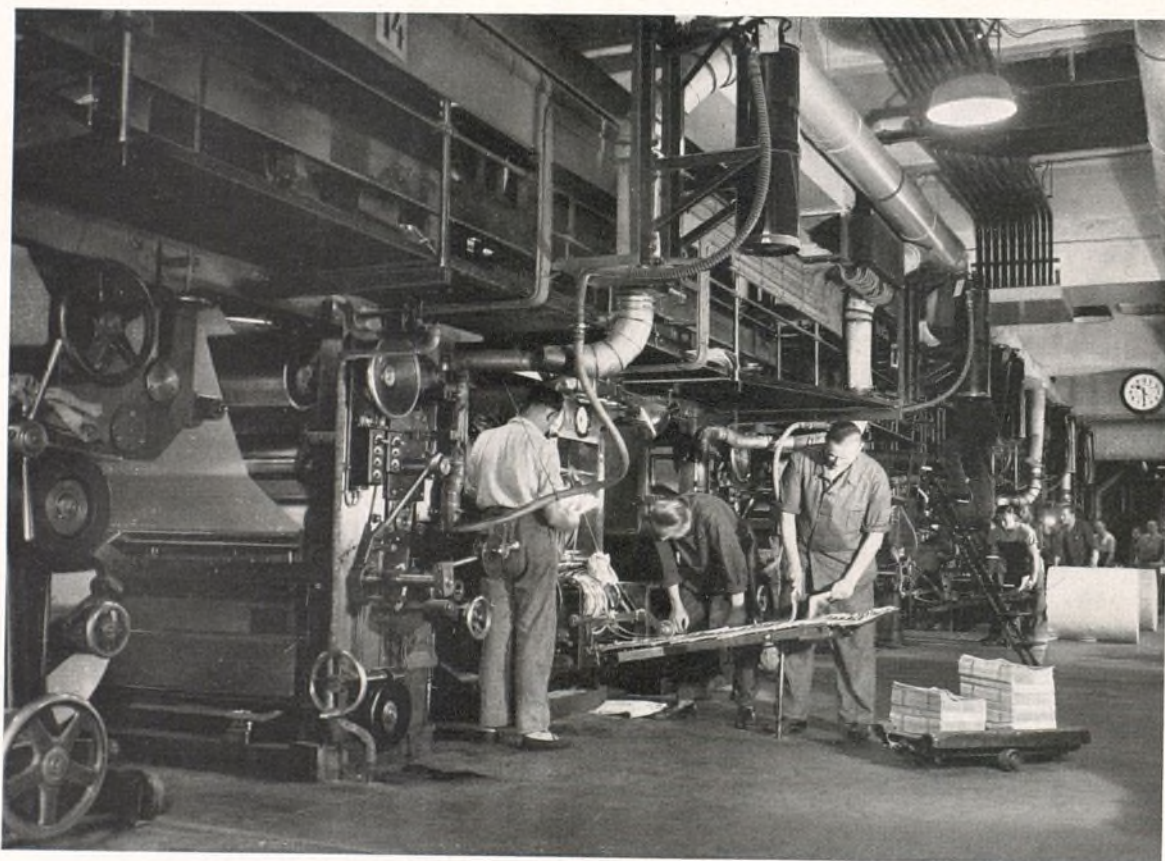
Los artículos de papel y los productos gráficos alemanes en el mercado mundial

por LOUIS SCHMIDT

LA industria gráfica y de elaboración del papel alemana, que cuenta, en total, 25.000 empresas y ocupa alrededor de 400.000 personas, se distingue en una medida extraordinaria por la variedad y la multiformidad de su producción. Es casi imposible enumerar uno por uno todos los productos que fabrica, y

los últimos decenios para llegar a tal grado de perfección. Hoy en día la industria gráfica alemana trabaja con máquinas ciclópeas de la más complicada construcción.

La impresión litográfica monocroma y policroma pasa cada vez más a segundo término frente al pro-



Máquina de rotogravado para impresión de diarios de 64 páginas en una sola operación

hemos de limitarnos a esbozar sólo a grandes rasgos sus ramos principales.

Uno de los más importantes, que en los últimos decenios ha tomado un desarrollo extraordinario en cuanto a su capacidad, es el ramo de imprenta y de multiplicación. Alemania es el país que inventó la imprenta—Juan Gutenberg en Maguncia—y que primero la ejerció, y aunque más tarde este arte se propagó por todo el mundo, siempre permaneció el país de la imprenta por excelencia. Pero sólo el invento de la prensa tipográfica y rotativa a principios del siglo XIX permitió el desarrollo de la industria de imprenta y del periodismo al elevado nivel que hoy tienen.

Además de la tipografía, ha desempeñado siempre un papel sobresaliente la reproducción de cuadros. Es muy largo el camino que media entre las litografías de tiempos pasados y la moderna revista ilustrada con sus tiradas enormes o los finos heliogravados del presente. Hacía falta el inaudito progreso de la técnica en

cedimiento de impresión llamado offset. Además, para la divulgación rápida de noticias y otros productos de imprenta en la impresión de relieve y de huecogravado, se han propagado en general las gigantescas rotativas veloces, que permiten efectuar las formidables tiradas, indispensables en nuestra época con sus múltiples exigencias. La evolución técnica ha progresado en Alemania a tal punto que, en una sola operación, es posible producir un huecogravado multicolor tan perfecto, que solamente el experto en la materia será capaz de distinguir de un grabado original. Adelantos realmente admirables ha hecho asimismo la impresión de heliogravados policromos y basta tener a la vista una de las reproducciones actuales de los lienzos de maestros antiguos o modernos para en seguida darse cuenta del trabajo perfectísimo que realiza la industria gráfica alemana. En la Exposición Internacional de París se ha evidenciado que ninguna otra nación puede competir seriamente con Alemania en este plano.

CONTINENTAL



MÁQUINAS DE OFICINA
para cada **EMPRESA**
para cada **CLASE DE TRABAJO**

CONTINENTAL
el programa de fabricación comprensivo
para máquinas de oficina:

CONTINENTAL
máquinas de escribir portátiles

CONTINENTAL
máquinas de escribir standard

CONTINENTAL-SILENTA
la máquina de escribir silenciosa alemana

CONTINENTAL-RAPIDUS
máquinas de escribir para conta-
bilidad, sin ó con totalizadores

CONTINENTAL
máquinas para sumar, saldar y para contabilidad

La garantía: **Son productos WANDERER**
renombrados por su alta calidad y un
funcionamiento Insuperable

WANDERER-WERKE
SIEGMAR - SCHÖNAU BEI CHEMNITZ / ALEMANIA



Calendarios

ALMANAQUES • CARTELES

EN EJECUCION ARTISTICA E IMPRESION INTACHABLE
SON SUMINISTRADOS A PRECIOS MODICOS EN
CONFECCION ESPECIAL POR LOS
TALLERES GRAFICOS

LEUTERT & SCHNEIDEWIND
SOCIEDAD ANONIMA • DRESDEN A 21 • ALEMANIA

En el dominio propiamente dicho de la elaboración del papel cabe hacer mención desde luego de los productos que sirven para la elaboración industrial ulterior, como los papeles couché y al cromo, en los que una o ambas caras se recubren de una mezcla de determinados minerales y que se emplean en la tipografía y la litografía. Luego tenemos ahí los variados papeles policromos, fabricados a base del procedimiento de estucado o de la impresión llamada de cilindros. Estos papeles se emplean prevalecientemente en los talleres de encuadernación para todos los fines. Entre este grupo de papeles refinados cuentan, además, los engomados, los de copia, de calcar, los diáfanos, que sobre un fondo de papel semitransparente ostentan dibujos impresos.

No muy conocido será el hecho que los dibujos floreados en la porcelana de mesa, que solamente el experto distingue de la pintura a mano, son productos de la industria alemana de elaboración de papel. Todo un ramo de esta industria se dedica a la fabricación en grande de calcomanías para la industria cerámica. Lo mismo se refiere a las marcas colocadas en las locomotoras y vagones de ferrocarril, así como también a las marcas de fábrica aplicadas en innumerables aparatos y utensilios, como bicicletas, máquinas de oficina, herramientas etc. etc.

Otro ramo importante se ocupa en la fabricación de artículos de cartón duro, que se venden, por ejemplo, en forma de bandejas, bañeras, estuches para plumas etc. y que el público, en general, casi no considera ya como productos de papel. Entre estos artículos deben clasificarse también los estuches para joyas y cubier-



Libros empastados en cuero y pergamino con dorado a mano

tos, que forrados de un papel parecido al cuero, se asemejan exactamente a los estuches de cuero legítimo.

Recordaremos luego los múltiples tipos y formas de sobres para cartas y esquelas, de papel de cartas y de fantasía, en cajas y carpetas, de bolsas y cartuchos y otras envolturas para artículos de gran consumo. Son innumerables las clases, formas y tamaños de estos artículos para envolver, que se encuentran en todas partes del mundo, desde la más sencilla caja de cartón hasta la más elegante sombrerera adornada de artísticos dibujos. La higiene en la vida diaria y las exigencias del público en cuanto a una envoltura pulcra y esmerada de los comestibles y artículos de consumo de lujo han hecho aumentar, precisamente en los últimos años, la importancia de los envases, proporcionando así a la industria numerosísimos dominios de venta nuevos.

Fuera de los variadísimos artículos de papel menores, como tarjetas de felicitación, servilletas, libros con estampas y juegos para niños, flores de papel y gorros de fantasía y de carnaval, vale destacar los papeles pintados, cuya importancia para el decorado de interiores se reconoce más y más, y, por último, todos los artículos y elementos de oficina, como libros de contabilidad, archivadores, agendas y libretas de apuntes etc., y los elementos de propaganda comercial, que son legión. Posición especial ocupan, en último término, los productos del comercio de libros.

Las explicaciones precedentes, aunque de ninguna manera pretenden ser completas, ya permiten rendirse cuenta de que la industria gráfica y de elaboración del

PAUL HARTUNG KG · HAMBURGO

Gran empresa gráfica para trabajos de óptima calidad de:

Tipografía · Impresión Offset

Litografía · Grabado en acero · Ilustraciones

Impresión en colores · Catálogos

Especialistas en ediciones de gran tirada · Impresión en todos los idiomas

papel alemana es sumamente ramificada y se extiende a muchos otros dominios de la economía alemana. En efecto, puede que no exista ningún artículo de papel o de cartón que no se sepa fabricar en Alemania.

Teniendo en cuenta la gran envergadura y capacidad de esta industria alemana y considerando que Alemania ha sido la primera en dedicarse a la elaboración industrial del papel, llevándola a una perfección cada vez más ostensible, se comprenderá que un ramo de semejante importancia no pueda trabajar únicamente para el mercado interior, debiendo tratar de encontrar también mercado en otros países en una proporción adecuada a su enorme producción. En efecto, la estadística del comercio exterior manifiesta que la industria gráfica y de elaboración del papel alemana ha sido siempre una de los más importantes ramos de exportación.

KRUPP

Un nombre de fama mundial, que significa:

Una empresa industrial con una tradición de más de un siglo de constante desarrollo y progreso en el afán de producir siempre lo más selecto y perfecto posible;

Un programa de producción que abarca desde el mineral y el carbón hasta el producto manufacturado;

Una fabricación estrechamente vigilada y un centro de investigación científica al que la industria metalúrgica debe numerosos inventos y mejoras de procedimientos.

Hemos aspirado siempre a que el nombre Krupp constituya de por sí una garantía para nuestros clientes; por eso,



los productos Krupp gozan de la confianza mundial.

La normalización mejora la calidad¹

La normalización tiene tres enemigos que son:

*El fabricante atrasado,
el comerciante de mala fe y
el empleado corrupto.*

(Según dicho de Don MARCELINO A. CERIALES, Presidente del IRAM.)

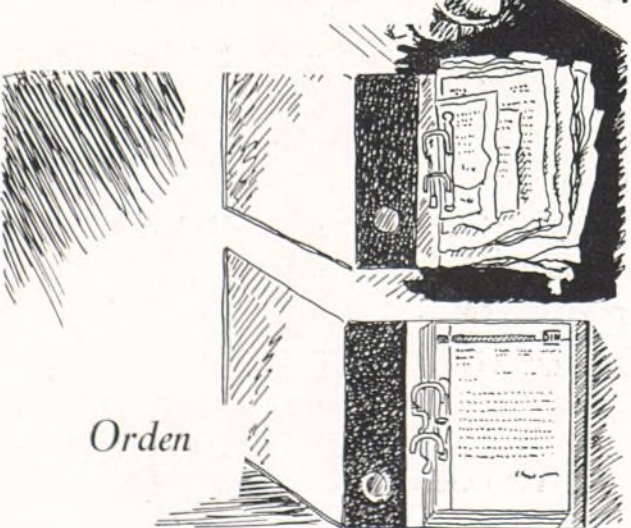
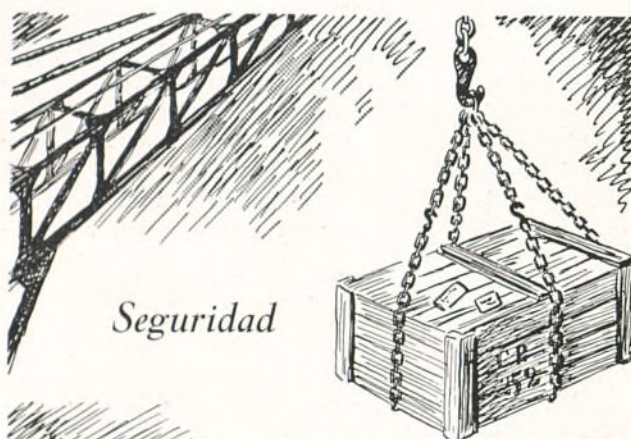
EL provecho de una normalización nacional llevada a cabo de una manera consecuente y metódica, no solamente repercute favorablemente en la producción y en la compraventa del correspondiente país, sino también, y esto en proporciones cada vez mayores, en el intercambio internacional de mercancías. Esto tiene particularmente validez para las buenas relaciones económicas entre Alemania y los Estados

Ibero-Americanos. Alemania, como uno de los principales países compradores de materias primas de calidad con embalaje y clasificación reglamentados por leyes comerciales promulgadas por diferentes estados sudamericanos, goza de todas las ventajas de la unificación a que se procedió para proteger la producción nacional. Por otra parte, Alemania, como nación proveedora de las máquinas y de los medios de producción requeridos por el desarrollo y el establecimiento de industrias en aquellos países, ofrece la utilidad de una normalización aplicada muy avanzada, que reside en una gran intercambiabilidad, en una más fácil adquisición de piezas de recambio, a consecuencia de plazos de suministro más cortos, y en una garantía de entrega de mercancías de calidad impecable. La aplicación sistemática de estos principios por ambas partes conduce ampliamente al aprecio así como a la conservación y consolidación de la confianza en las mercancías de buena calidad. Los comerciantes y fabricantes alemanes basan el estudio y la entrega de ofertas sobre normas y condiciones de suministro técnicas y ofrecen así al consumidor una documentación comparativa irreproachable que, en atención a las largas distancias a Ultramar, facilita particularmente la comprensión mutua de manera verdaderamente ejemplar y admirable.

Desde hace tiempo han reconocido todos los Estados sudamericanos el valor que tiene la normalización para la economía nacional. Ya en el año 1923 se ocuparon diferentes corporaciones técnico-científicas importantes, como la «Unión Sudamericana de Ingenieros» (USAI), de los problemas y fines de este movimiento. En los años siguientes, se discutieron los diferentes puntos de vista de unificación industrial en cooperación con estadistas y personalidades prominentes de la economía. De este modo, se introdujo la idea de la normalización en muchísimos círculos, despertando con ello el interés por el establecimiento de una normalización nacional, tomando como modelo el trabajo efectuado en este sentido por los países europeos. Las primeras tendencias dirigidas hacia la ejecución de tal trabajo condujeron, por primera vez, en la República Argentina a la fundación del «Instituto Argentino de Racionalización de Materiales» (IRAM) con carácter de «Clearing House», donde debían reunirse todos los trabajos de normalización nacional emprendidos.

En otros países, como el Brasil y Chile, se dieron pasos parecidos por parte del mismo Estado con el fin de establecer normas y condiciones de suministro técnicas para las licitaciones y los contratos del Estado y para promulgar leyes especiales de especificación de clases comerciales con que garantizar la calidad de los diferentes productos agrícolas.

Los trabajos ejemplares del IRAM —cuyo fundador y presidente, el ingeniero señor Cerialles, por invitación del Dr. Dorpmüller, ministro de Comunicaciones del Reich, hizo un viaje de 8 semanas por Alemania con objeto de estudiar aquí los trabajos de normalización y los ensayos de materiales—se efectúan, como en Alemania y otros países, en colaboración



mediante normalización

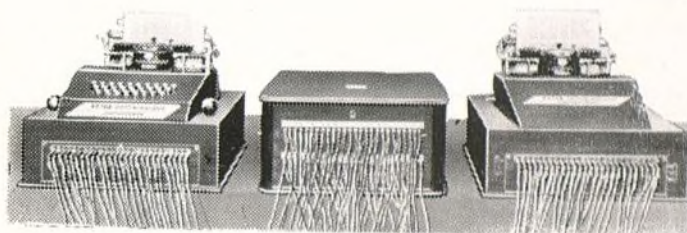
¹ Véase también «Revista Alemana» No. 23, pág. 54



garantizan el secreto absoluto de los textos cifrados e impiden por completo el espionaje



Tamaño 25 X 20 X 10 cm. Peso 4, 5 kgs.



cifra o descifra, escribiendo
simultáneamente, hasta 300 letras por minuto



Peso: m. o m, 225 grs. tamaño de un reloj de bolsillo corriente: 65 X 25 mm

Ayuntamiento de Madrid





ACCESORIOS Y APARATOS DE MEDIDA

para agua caliente y fría, aceite, gasolina, petróleo y productos químicos líquidos, para vapor, gas y aire comprimido. Volúmetros, indicadores de temperatura, presión y tiro de chimeneas. Aparatos para analizar los gases de combustión.

**Instalaciones completas
para control de calderas.**



Folleto en todos los idiomas — Representantes en todas las plazas importantes del mundo.
Solicite nuestro folleto 62 Alemana.

BOPP & REUTHER G.M. B.H.

MANNHEIM-WALDHOF

★ 1886 — 1937 ★



Barriles de Hierro de las más diferentes construcciones, galvanizados, estañados, plomados

Puestos de Depósito de Gasolina
con los más modernos aparatos de medición

Depósitos, recipientes y cubas, es-
maltados interiormente, para cervecerías,
destilerías y la industria de lacticinios

Depósitos para vagones-cisternas
de hierro y aluminio, correspondiendo a las últimas
exigencias de la técnica

**SCHWELMER EISENWERK
MÜLLER & CO.**

Schwelm, Westf. (Alemania)

con fabricantes, proveedores y consumidores así como en cooperación con la ciencia. Teniendo en cuenta las exigencias particulares del país, se comenzaron por fijar las condiciones de suministro técnicas para las materias primas producidas en el país mismo y también para los materiales de construcción importados del extranjero adaptándolos ampliamente a ejemplos internacionales acreditados, por motivos de conveniencia y para facilitar las relaciones económicas entre las naciones. En el dominio de la Electrotecnia se estudiaron también algunas normas fundamentales tomando como base las recomendaciones de la «Commission Electrotechnique Internationale» (CEI).

Una comparación con Alemania muestra, que en este país se comenzó por los más sencillos elementos mecánicos y que luego se extendieron, poco a poco, los trabajos de normalización a todos los dominios de la economía alemana. Después de unos 20 años de trabajo realizado gratuitamente por unos 5.000 colaboradores en bien y provecho de toda la nación, se han publicado hasta la actualidad, hojas de normas sobre:

Biblioteconomía y organización del trabajo intelectual, unidades y abreviaturas, aparatos de protección contra accidentes, aparatos de oficina y de dibujo, calderas de vapor y accesorios de montura, botellas y botes de conservas, piezas de fundición, enseres de casa y cocina, piezas de máquinas, máquinas de escribir, tuberías, técnica de la soldadura, materiales de construcción y sus

procedimientos de ensayo, sondeos, herramientas y máquinas-herramienta, minería, aparatos químicos, vagones ferroviarios, electrotecnia, construcción de bicicletas, servicio de bomberos, máquinas para carnicerías, máquinas de trabajar la madera, cinematografía y fotografía, automovilismo, agricultura, construcción de locomotoras, aviación, Röntgenología, tranvías, industria textil, construcciones navales, etc.

El extenso índice de hojas de normas que se publica de nuevo cada año, da una idea completa de todo lo que atañe a este dominio.

En Alemania se hace una diferencia entre *normas fundamentales*, de importancia general y que se refieren a unidades, coeficientes, tamaños, roscas, ajustes, dibujos técnicos, números de normalización, diámetros normales, etc., y

normas especiales relativas a determinados dominios, p. ej., las dedicadas a la construcción de edificios, electrotecnia y construcción de máquinas en general, navegación, aviación, agricultura, etc.

Por su contenido esencial se distinguen los siguientes elementos que pueden estar contenidos en una norma, a saber:

Conceptos.

Explicación de conceptos.

Gebr. Wichmann



Fundada en 1873

Berlin NW 7 * Karlstraße 13

Cables: Planimeter, Berlin

Teodolitos e instrumentos de nivelación. Aparatos de medición topográficos y militares. Máquinas eléctricas

para calcos heliográficos

Tableros de dibujos y armarios para dibujos. Estuches de compases, reglas de cálculo, aparatos heliográficos eléctricos, papeles heliográficos, formularios para dibujos DIN 823, patrones de letras según DIN 16, papeles para calcar y para dibujar

Designaciones.

Convenios respecto a palabras, palabras abreviadas, signos abreviados que expresan conceptos.

Distintivos.

Normalización de marcas y símbolos, p. ej. «Marcas de color para tuberías» y «Símbolos para tuberías».

Serie de tipos.

Selección de un modelo o una serie de diferentes modelos de un gran número de ellos, p. ej., elección de 10 tornillos de cabeza hexagonal de entre 50 clases diferentes de ellos.

AEG

Ramos de fabricación

Construcción

de centrales eléctricas, subestaciones, estaciones transformadoras de tensión, de redes aéreas y subterráneas de alimentación, instalaciones eléctricas y aparatos de toda especie para grandes y pequeñas industrias, explotaciones agrícolas y servicios de navegación; construcción de tranvías y ferrocarriles eléctricos

Turbinas de vapor • Turbogeneradores • Turbocompresores • Bombas centrífugas • Termoacumuladores • Instrumentos de medida para el control de servicio • Generadores • Motores • Convertidores • Transformadores • Rectificadores • Condensadores • Aparatos de maniobra • Instalaciones de distribución • Cables subterráneos • Líneas desnudas y aisladas • Protección selectiva y contra contactos a tierra • Aparatos de medida y de regulación • Relevadores • Locomotoras eléctricas y automotrices • Trolleybuses • Carretillas y camiones eléctricos • Máquinas impresoras de boletos • Instalaciones de telecomunicación • Contadores • Relojes eléctricos • Máquinas cinematográficas • Radiorreceptores • Neveras eléctricas • Aparatos de uso doméstico • Aparatos de alumbrado • Reclamo luminoso • Materiales de instalación • Materias aislantes de toda clase • Productos metálicos semimanufacturados • Piezas metálicas prensadas • Hornos industriales • Instalaciones de soldadura eléctrica

ALLGEMEINE ELEKTRICITÄTS-GESELLSCHAFT



Más de 75 años

domina la Pfaff y ha comprobado en todos los países del mundo en millones de ejemplares su óptima calidad

La calidad «**PFAFF**» es sin igual

Fábrica de Máquinas de Coser
G.M. Pfaff S.A., Kaiserslautern
 (Alemania)

Formas.

Fijación de formas y dimensiones (que se resume, por regla general, a las dimensiones de empalme).

Materiales.

Fijación de la calidad y de las propiedades de los materiales.

Exactitudes.

Convenios de límites, dentro de los cuales un valor puede diferir de otro prescrito, por ejemplo, en caso de una dimensión, una composición química o una dureza.

Procedimiento de ensayo.

Convenios sobre procedimientos de ensayo de las propiedades de materiales y sustancias.

Modos de proceder a suministros.

Convenios sobre clases de ofertas y suministros, p. ej., clase de embalaje, acuerdos relativos al montaje, si suministros se han de hacer mercancía puesta en fábrica o en el sitio de entrega, etc.

Reglas de determinación de potencias y rendimientos.

Normalización de procedimientos para la determinación de potencias de máquinas y rendimientos de aparatos.

Prescripciones de servicio y de administración.

Prescripciones de servicio y manejo de máquinas y aparatos. Prescripciones de administración, p. ej.,

«Prescripciones jurídicas y técnico-administrativas para instalaciones de drenaje de terrenos».

Prescripciones constructivas y de seguridad.

Convenios sobre condiciones de seguridad indispensables que se han de introducir en las estipulaciones de cálculo y construcción, p. ej. «Puentes de carretera, dimensiones, cargas supuestas y bases del cálculo», «Instrucciones para la protección contra la alta tensión y los rayos que emanan de instalaciones de rayos X.»

Las exigencias económicas son solamente decisivas para aquello que se ha de normalizar. Todas las normas son de importancia decisiva para la economía nacional de cada país y para las relaciones de los pueblos entre sí. Tomando como ejemplo algunos grupos de normas, puede demostrarse su importancia particularmente grande para los Estados Ibero-Americanos.

Normas fundamentales¹.

El estudio científico de las normas fundamentales fué considerado por Alemania como una de sus primeras tareas, pues forman los pilares de la normalización sin los cuales es imposible continuar

¹ Reunidas en la edición española:

Manual 1 DIN: Normas fundamentales por M. Balzola e I. Ajuriaguerra, Bilbao 1936.

Publicado con la ayuda de „Ausschuss für Übersetzung deutscher Normen und Lieferbedingungen“ (AfÜ).

HOJAS DE AFEITAR

de calidad insuperable



Marcas Registradas:

- GERI
- GENIOL
- EVERSHARP
- STARBAND
- CONDOR
- THE FIREMAN
- PEÑAROL
- EL BOMBERO

Sírvase pedir oferta con muestras a la
FÁBRICA ESPECIALISTA DE HOJAS DE AFEITAR

FRANZ HEINZE · SOLINGEN

desarrollando sistemáticamente todos los demás campos de unificación.

Una tarea muy importante de la normalización es la selección de los tamaños más apropiados de entre la multiplicidad de los existentes. Un medio importante para llegar al fin propuesto consiste en establecer series numéricas, cuya ley de formación permite un escalonamiento uniforme o uniformemente aumentado. Tal serie de números son los números de normalización (DIN 323) con que se fijan, p. ej., las presiones y diámetros nominales de tuberías, las relaciones de multiplicación para correas de transmisión y para máquinas-herramienta. Otra norma fundamental son los diámetros normales según DIN 3. Su aplicación práctica posibilita reducir en amplias proporciones las existencias en los almacenes en materiales laminados y estirados y disminuir el número de herramientas y calibres necesarios.

De las normas fundamentales también forman parte los ajustes, a cuyo establecimiento se dedicaron ya muy pronto los comités de normas de todos los países industriales y cuya unificación internacional se determinó mientras tanto dentro de la margen establecida por la International Federation of the National Standardizing Associations (ISA).

Otra norma fundamental de gran importancia para las medidas es la temperatura de referencia que se fijó en 20° C. en todos los países, tanto del sistema métrico como del de pulgadas; en total, 34 países inclusive los Estados sudamericanos.

Para la intercambiabilidad de piezas cilíndricas con filete tienen suma importancia las normas para roscas. Las clases de roscas más importantes normalizadas son: la rosca métrica y la de Whitworth. Todos los ramos industriales modernos, como automovilismo, aviación, mecánica de presión, electrotecnia, etc., dan la preferencia al sistema de rosca métrica.

No será necesario llamar la atención sobre la normalización de los dibujos que, como idioma del ingeniero, son comprensibles, sin más ni más, a todo experto de cualquier país que sea.

Merecen aún especial mención las normas de la unificación de tamaños de hojas de papel, que sirven, en primer término, para introducir el orden en todas partes y que influyen de manera tan favorable en la vida económica de los pueblos civilizados. En este caso, por medio de un sistema se suprime la antigua desuniformidad de tamaños de papeles y formularios, lo que simplifica la correspondencia y clasificación de cartas y documentos y permite, al fin, la construcción de muebles e instalaciones de oficina apropiados. Justamente en la unificación de la forma y del tamaño se observa que las ideas fundamentales de la normalización no se detienen en las fronteras, sino se extienden al mundo entero. Como en Alemania, así también en la mayoría de los países «métricos» se han introducido los tamaños normalizados o al menos se conocen. El tamaño normal A6 se volvió tamaño postal mundial para los envíos postales internacionales por resolución de la Unión Postal Universal del año 1935.

Nuevas creaciones de EHRICH & GRAETZ

que en breve lograrán conquistar el mundo

1 PETROMAX RAPID linternas de tempestad, 200, 300, 500 bujías. ¡Ahora un solo combustible! ¡Encendido en 30 segundos! Impreso No. 151 sp

2 PETROMAX RAPID, lámparas de mesa con abatjour plegable, 200, 300 bujías. ¡No más precalentamiento con alcohol! Da una luz hermosa y potente. Impreso No. 151 sp

3 Lámpara a kerosene ESSO de luz incandescente, 100 bujías. ¡Construcción nueva y sólida! Impreso No. 153 sp

4 Lámpara a kerosene ESSO con lira de alambre. ¡Abatjour colorado y plegable! Impreso No. 153 sp

5 Mechero a kerosene de luz incandescente ESSO 20", 100 bujías. ¡No deja hallín el manguito! Impreso No. 153 sp

6 Calentador a kerosene PETROMAX No. 97. ¡Construcción patentada! ¡Graduación de la mecha con disco volante! Impreso No. 168 sp

7 GRAETZOR Superhet de 6 válvulas y 6 circuitos, No. 45 W, con el «cojo mágico». El receptor perfecto de las emisoras del mundo entero con el potente equipo de ondas cortas. Impreso No. 209 m

EHRICH & GRAETZ A.-G.
BERLIN SO 36 · ELSENSTRASSE 87-96

Juguetes sajones

por FRITZ VOBIAN, Ingeniero Ecónomo, Cámara de Economía de Sajonia, Dresde

HACE medio siglo bien contado que Gran Bretaña introdujo las prescripciones referentes a las indicaciones de origen para contrarrestar el abuso en el empleo de las marcas de fábrica en las mercancías. La industria alemana de juguetes ya en aquel entonces se rendía cuenta de que el concepto del «Made in Germany» recién creado debía representar algo mucho más vasto que una mera indicación de origen: las mercancías introducidas bajo esta inscripción debían poseer las características de unos productos de alta calidad y, precisamente en los juguetes, además el sello de la originalidad. Así, un concepto para indicar meramente el origen de un artículo fué transformado en una marca de calidad, merced a la cual los juguetes alemanes han logrado hacerse conocer en todo el mundo, manteniendo siempre su destacada posición en los otros mercados. Si bien es cierto que, desde el punto de vista numérico puramente, la exportación de juguetes no es de importancia tan sobresaliente como otros renglones del comercio exterior alemán, comparativamente al total de las exportaciones, no deja de ser de un valor extraordinario, ya que precisamente esta clase de artículo da a conocer el grado de cultura alemana. El juguete no debe ser un objeto inanimado en manos del niño. Su finalidad es mucho más elevada: educar al niño y despertar en él un interés legítimo por todo lo bello y valioso que ofrezca la vida humana. El juguete es un testimonio del adelanto cultural y técnico del país que lo produce y, luego, de toda la humanidad. La industria alemana de juguetes siempre ha hecho justicia a este cometido.

Es verdad que su exportación ha disminuído en volumen, comparativamente a los años antes de 1913, lo cual se debe sobre todo a la circunstancia de que gran parte de los países, que antes compraban productos alemanes, hayan procedido a fundar industrias de juguetes propias. Cosa fácil de explicarse, porque precisamente esta industria se halla estrechamente vinculada con la cultura de un pueblo, y la

clientela desea naturalmente que se introduzca en la familia en primer lugar el juguete nacional. Sin embargo, el juguete importado siempre despertará interés si por su originalidad y calidad superior ofrece ventajas indiscutibles.

Con el andar del tiempo varios países han pasado a fundar sus propias industrias de juguetes, desarrollándolas a tal punto que hoy ellos mismos se presentan como exportadores en el mercado mundial. Así se ha hecho notar desde hace años en el ramo de juguetes mecánicos una recia competencia con la industria inglesa y norteamericana. Cabe mencionar en este orden de ideas igualmente la industria japonesa.

La superación de la crisis económica mundial y luego la intensificación de la potencia adquisitiva de allí resultante, de la clientela extranjera han tenido por consecuencia que a partir de 1935 la curva de la exportación alemana de juguetes muestre una notable tendencia al alza. En 1935 su cifra era de casi 34 millones de RM., creciendo el año pasado a casi 39 millones. La posición que Alemania ocupa en el mercado internacional de juguetes, hoy como antes, es indiscutida, pues con una cuota de 41% en el total del comercio mundial detiene con mucho el contingente mayor en el mercado mundial. El segundo lugar lo ocupa el Japón con una cuota de 36%, mientras que los demás países competidores, es decir, los EE. UU. de Norte América y Gran Bretaña señalan una cuota de solamente 7% cada uno.

La exportación alemana de juguetes se distribuye por todo el mundo; pero el cliente mayor es Gran Bretaña. De importancia son además Holanda, la Suiza y principalmente los países sudamericanos, marchando a su cabeza la Argentina, como permite reconocer la tabla siguiente:

Exportación alemana de juguetes en 1937 a:

Argentina	RM. 2.200.000
El Brasil	» 820.000



Orquesta de aficionados tocando los famosos instrumentos de música fabricados en Sajonia



Venezuela	RM.	562.000
Uruguay	»	285.000
Chile	»	246.000
Colombia	»	233.000
El Perú	»	206.000
Cuba	»	172.000
Ecuador	»	135.000

Fuera de estos países figuran como compradores Bolivia, Costa Rica, la República Dominicana, Guatemala, Honduras, Panamá, Paraguay y el Salvador.

La industria alemana de juguetes tiene cuatro importantes centros de producción: el distrito de Nuremberg, donde se halla localizada la industria de juguetes de metal; el distrito de Sonneberg en Turingia, donde se fabrican por excelencia muñecas y adornos para el árbol de Navidad; la provincia de Sajonia, en especial los Montes Metálicos, domicilio de la fabricación de juguetes de madera, y los Alpes de Baviera, sobre todo Garmisch, donde se confeccionan los juguetes tallados de madera. El centro de gravedad de estas industrias descansa en la fabricación casera. Condición primordial para confeccionar juguetes es una extraordinaria habilidad personal en trabajos manuales. La industria de juguetes es realmente universal en cuanto se refiere al empleo de las materias primas que consume, pues hay juguetes de hojalata, metal, madera, tela, piedra, celuloide, goma, cuero y vidrio. No solamente esta gran variedad en el empleo de las primeras materias sino, en lo esencial, el carácter propio del juguete mismo que la población de tal o cual región fabrica desde hace siglos son causa de la pronunciada descentralización de los lugares de producción. Más de 60.000 personas se hallan ocupadas en Alemania en la industria de juguetes, sobre todo en empresas pequeñas. No existen sino contadas fábricas grandes y las empresas medianas se encuentran solamente en los centros de producción propiamente dichos.

La industria sajona de juguetes se caracteriza, en primer lugar, por el hecho de inspirarse en los usos y costumbres de la tierra natal, procurando que sus productos sean obras de arte popular. De ahí que los juguetes sajones de madera gocen de la mayor preferencia no solamente en el mundo infantil sino tam-

bién entre los adultos. Sus autores quieren ofrecer algo realmente perfecto tanto en sentido cultural y pedagógico como bajo el ángulo de la estética. Los lugares de producción de la industria sajona de juguetes y objetos de madera se encuentran alrededor de los centros de Seiffen y Olbernhau, típicos pueblos montañoses, situados en las fronteras del Reich, cuyos habitantes son descendientes de mineros. La abundancia en maderas de esa región les indujo a dedicarse a los trabajos de talladura, y así el cuchillo de tallar y de tornear, empleados ya por el minero en sus horas libres para procurarse una ganancia adicional, llegaron a ser poco a poco las herramientas con que se ganan hoy la vida sus descendientes.

En el curso de los años esta importante fabricación no sólo se hizo conocer en Alemania sino también en muchos países de ultramar, exhibiéndose sus productos en ferias y mercados. Además de figuras, como animalitos y otros objetos, fué desarrollándose poco a poco a medida que mejoraban los elementos técnicos, el hermoso juguete arquitectónico, es decir, las casas de muñecas, los establos y caballerizas, las tiendas con los interesantes mostradores y estantería completa, los muebles para muñecas, las cajas de construcciones, muchas de las cuales permiten construir los inventos más modernos de la técnica; recordaremos también los ingeniosos juegos de sociedad y los vehículos de toda clase, como autos y ferrocarriles. Se ha desarrollado también una industria especial de juguetes de hojalata en los distritos de Marienberg y Olbernhau, que no le queda en zaga a los productos de Nuremberg, cuyas cocinas económicas en las más modernas ejecuciones, moldes de arena, regaderas, cubos, tambores y muchos otros objetos gozan de una fama y preferencia extraordinarias. Pero en estos centros de producción se fabrican también objetos elaborados de madera para el uso diario, artículos de regalo y de uso, así como también utensilios para la casa y la cocina.

La precedente enumeración permite formarse una ligera idea de cuán variada es la fabricación de este ramo de la industria sajona, que no omite esfuerzo ninguno para satisfacer los deseos de la clientela en todo el mundo.

EL PUERTO LIBRE DE BREMEN



situado favorablemente para la importación y exportación de la INDUSTRIA ALEMANA a causa de fletes bajos del Ferrocarril Alemán en conexión con gastos muy moderados de desembarque y embarque en el puerto

Tarifas especialmente ventajosas para Carga de Tránsito Marítimo
Elevador más grande del Continente Europeo con equipos modernos para el almacenamiento y manejo de CEREALES — Capacidad 78.000 tons

Resguardos de depósito endosables (warrants) contra mercancías bajo nuestra custodia

Para más detalles sírvase dirigirse a la Administración

BREMER LAGERHAUS - GESELLSCHAFT, BREMEN

Bremen

Interesante exposición de economía «La Llave para el Mundo»

por el Cónsul O. H. BERNHARD, Senador de Economía de Bremen

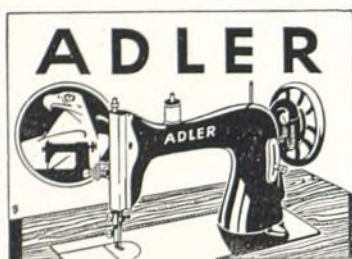
EL segundo de los puertos marítimos alemanes inaugurará el 25 de mayo del año en curso una exposición que pondrá de manifiesto la importancia de una de las plazas más importantes del comercio exterior alemán y de la navegación alemana y la obra por ella realizada. Llevará el título significativo de «La Llave para el Mundo», haciendo alusión al símbolo que esta la más antigua de las ciudades-puerto alemanas ostenta desde hace más de un milenario en su escudo. Fundándose en el ejemplo de la evolución de esta urbe hanseática, la exposición mostrará los resultados de una labor al servicio del intercambio interestatal de mercancías y realzará los múltiples lazos que unen a la economía nacional alemana con las economías de otras naciones.

Bremen ofrece un ejemplo característico de la actividad con que se trabaja en el comercio exterior alemán, puesto que esta ciudad a orillas del río Weser cuenta entre aquellos puertos marítimos cuyo intercambio mercantil se apoya en su mayor parte sobre un vigoroso comercio propio. Los productos de calidad superior precisamente, importadas por Alemania en cantidades enormes de la América central y del sur, forman parte ya desde hace mucho tiempo de los grupos de mercancías en las que Bremen se ha especializado en primer análisis. Así este puerto es uno de los emporios principales para el comercio de algodón, lana, café, tabaco, maderas, vino y frutos meridionales y tropicales. Se entiende de por sí que en la exposición se dedique atención preferente a estas mercancías, exhibiéndolas en un pabellón especial para el comercio al por mayor y el de importación y exportación. La destacada posición que Bremen ocupa en su calidad de mercado continental de algodón, es conocida en general. De los 2 millones de fardos o pacas de algodón que entraron, por término medio en los últimos años, vía los puertos marítimos alemanes, la mayor parte se importaron por Bremen o bien por cuenta de comerciantes bremenses. La mercancía procedía de todos los países que producen algodón en ultramar; pero desde 1933 han aumentado mucho las compras en Ibero-América, sobre todo, en el Brasil, el Perú y Méjico. Solamente las adquisiciones en el Brasil aumentaron de 12.055 tons. a más de 31.000 tons. en 1937. Del mismo modo ha crecido considerablemente, es decir, a más del doble la importación de lana de oveja de

Sudamérica, participando en este incremento en lo principal Chile y el Perú. El papel preponderante que Bremen desempeña en el abastecimiento del país con tabaco de ultramar; sobre todo y en una medida mucho mayor que antes con tabaco del Brasil—Blumenau, Río Grande—de Habana, Colombia y Santo Domingo se nota sobre todo por el hecho de encontrarse allí la central de la oficina alemana para el control de tabaco. Las importaciones del Brasil han aumentado en 10% más o menos, comparativamente al año anterior, a pesar de los contingentes y de las dificultades en materia de divisas. En las compras de café, que disminuyeron un poco frente al año anterior, marcha a la cabeza el Brasil, siguiéndole los países centroamericanos y luego los sudamericanos. Bremen que suministra alrededor de 30% del café que requiere el mercado alemán, debe su fama como ciudad especialista del café en primer análisis a su excelente



Máquinas de Coser «ADLER»



para el hogar, el artesano y la industria

Kochs Adlernähmaschinen-Werke A.G., Bielefeld

clasificación de los renombrados cafés americanos finos que se dan en las altiplanicies. De una preferencia cada vez más acusada gozan en Alemania los vinos chilenos, que se importan en cantidades considerables vía Bremen. Posición sobresaliente ocupa además esta ciudad en el comercio de maderas de ultramar, para las cuales ha creado en sus muelles excelentes instalaciones de transbordo; sobre todo en la importación de madera de cedro centroamericano; pero también la caoba americana juega un papel importante en este plano. Entre los otros productos acusan un crecimiento las importaciones de frutos tropicales y de aceites minerales de la América Central, y las de carne, cereales, minerales y abonos de la América del Sur. En el transcurso de 1937, las importaciones provenientes de los países ibero-americanos han tomado un incremento enorme. Mientras que en 1936 ascendieron a 446.925 tons., es el caso que en 1937 fueron 619.370 tons. Más o menos un tercio de la mercancía entrante en el tráfico marítimo extraeuropeo de los puertos bremenses era de la América Central y del Sur. No tan favorable es el aspecto que presenta la exportación de Bremen a Ibero-América, pues en 1937 disminuyó en 80.592 tons. aproximadamente, cifrándose en 358.707 tons. en total. Un retroceso pronunciado se registra en la exportación de hulla, así como también en la de artículos de ferretería a Sudamérica, en cambio importaron los países centroamericanos más papel, artículos de loza, de vidrio y cerámica y máquinas. Sin embargo, el retroceso de la exportación no ha influido en la tendencia general de la evolución del comercio bremense. Bremen era antes un puerto de exportación propiamente dicho; pero en los últimos años se ha modificado la relación entre las importaciones y las exportaciones. En 1937, las exportaciones globales de 4.753.657 tons. superaron en 1,5 millones de tons. al total de las importaciones de 3.328.139 tons. Las cifras ad valorem de las mercancías de importación y de exportación divergen mucho menos, porque gran parte de los envíos son mercancías en masa,

como el carbón y el coque. La readaptación se efectuó en el curso de la nueva reglamentación de la economía alemana que obedece a la consigna de no importar más de lo que pueda pagarse en mercancías alemanas. La exposición «Bremen—La Llave para el Mundo» demostrará a base de muchos ejemplos las repercusiones que este saludable principio de economía nacional ha tenido sobre la técnica del comercio. Los importadores y exportadores colaboran más estrechamente que nunca, y la industria alemana de artículos manufacturados mantiene un estrecho contacto con el comercio exterior hanseático. Un ejemplo elocuente de la buena inteligencia que reina entre todos los círculos interesados en el negocio de exportación constituye entre otras cosas la exposición permanente de muestras organizada en común por todas las firmas en cuestión y que es sumamente útil, principalmente para el visitante extranjero, por reunir de modo claro y sistemático todo lo que se ofrecía antes, en medida limitada, en numerosos muestrarios individuales distribuidos por toda la ciudad.

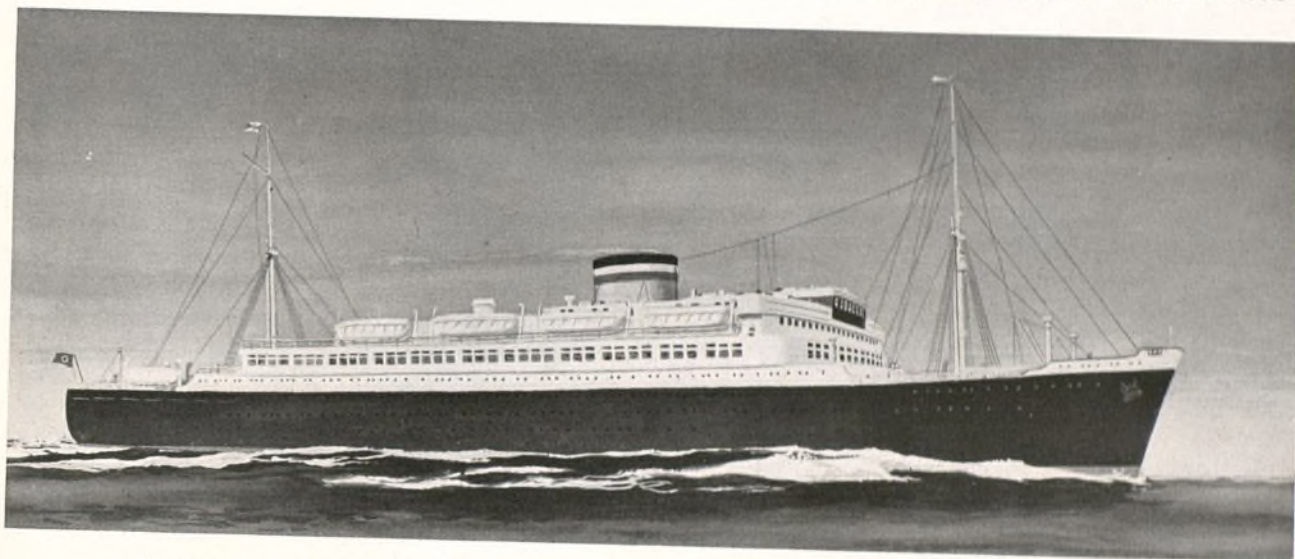
La dirección uniforme de la economía en Alemania, los grandes objetivos propuestos a la economía nacional, han redundado muy en beneficio de los puertos marítimos. Bremen registra para 1937 una cifra de transbordos de mercancías en el tráfico marítimo, que representa un verdadero récord en la historia de este puerto: con un movimiento de 8,13 millones de tons. superó incluso a las cifras de los años de prosperidad de 1913 y 1929, probando así una vez más su importancia como activo mediador en el comercio marítimo, entre las naciones. Este magnífico resultado se debe en gran parte a una estrecha colaboración, basada en la confianza recíproca, entre el comercio y las compañías de navegación, las empresas públicas y privadas de transbordo, la administración portuaria y los técnicos del ramo, apoyándose todos en los conocimientos profundos de las tareas que cada cual está llamado a cumplir. Un puerto debe formar un organismo uniforme, si es que se quiere que funcione con la debida prontitud y seguridad y sin roces ni frotamientos innecesarios. La exposición bremense «La Llave para el Mundo» ilustrará de modo sugestivo la cooperación entre los varios órganos del puerto marítimo, de la navegación, del tráfico y de la expedición, y el comercio de importación y exportación, la industria y las autoridades estatales de la economía. Alemania ha organizado en los últimos años toda una serie de exposiciones que proporcionaron una vista de conjunto de la labor realizada en el Tercer Reich en los varios dominios de la cultura y de la economía. Pero por primera vez se situarán al centro de una gran exposición de un puerto marítimo las tareas que debe cumplir y la importancia que reviste el comercio alemán con los países de ultramar.

La Motonave «Patria», el buque más moderno de la flota de la Hapag

LA compañía de navegación marítima HAPAG, también llamada Hamburg-Amerika Linie, una de las más famosas del mundo, acaba de enriquecer su ya numerosa flota mercante con la botadura de la magnífica motonave «Patria», destinada al servicio de la

La instalación de máquinas de la Motonave «Patria» consiste de dos partes. En el centro del buque hay seis motores Diesel, del tipo MAN, con ciclo a dos tiempos, acoplado cada uno a un generador.

Estos seis generadores producen la corriente eléctrica



La nueva motonave «Patria» de la Hapag, que efectuará su primer viaje a mediados del año en curso

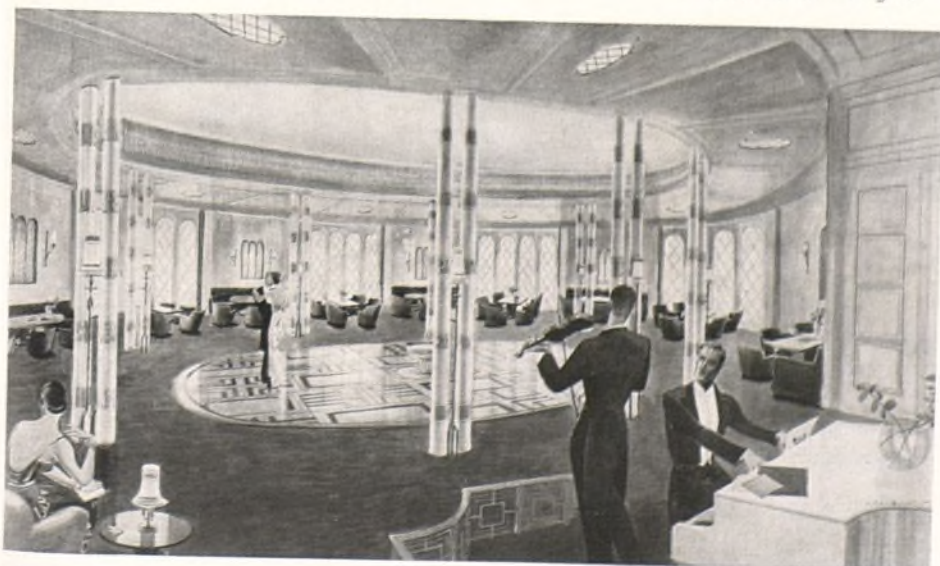
ruta entre Europa y la costa oeste de la América del Sur, de la cual será el buque de más relevantes cualidades en todos los sentidos.

Su desplazamiento es de quince mil toneladas de registro bruto; sobre su casco, de forma moderno, muy aerodinámica, con una longitud de 183 metros, se alzan, con impresionante blancura, las elegantes cubiertas y puentes, la gran chimenea y los mástiles de 52,5 metros de altura a partir de la quilla.

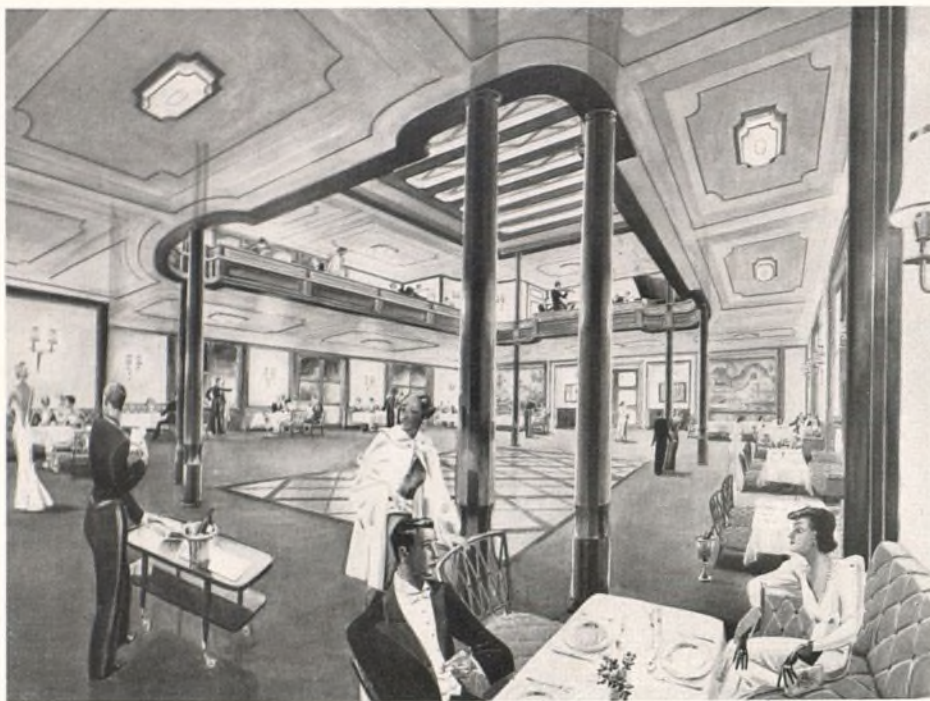
La velocidad que alcanzará el «Patria», gracias a su modernísima instalación de motores Diesel eléctricos, será de diez y siete millas por hora, de modo que podrá hacer el viaje de Hamburgo a Valparaíso cómodamente en unas cuatro semanas.

ca precisa para la segunda parte de la instalación: los dos motores de propulsión, instalados en la popa de la nave. Cada uno impulsa, mediante ejes de corta extensión, sendas hélices.

La gran ventaja de esta instalación eléctrica estriba, sobre todo, en la ganancia de un espacio muy grande que, de otro modo, ocuparía el eje propulsor. Este espacio se aprovecha ahora ventajosamente para aumentar la cabida para cargamento. Por otra parte, esta moderna forma de propulsión, con su amplio reparto de la maquinaria, que tan excelentes resultados ha dado en la motonave «Wuppertal», de la misma compañía, aumenta en grado sumo la seguridad marinera del buque.



Salón de fiestas de la motonave «Patria»



El gran comedor de la «Patria», que servirá también de Salón de Baile

Merece también especial atención otra novedad técnica del «Patria», la del llamado «clima artificial». Trátase de una instalación que produce aire puro, frío o caliente, húmedo o seco, según haga falta; con ella se varían las condiciones atmosféricas de los salones, salas, camarotes, etcétera del buque, de acuerdo con el tiempo que haga y requiera la necesaria comodidad de los pasajeros. Esto tiene muchísima importancia, puesto que el «Patria» tiene que cruzar zonas tropicales en su viaje a la costa oeste de la América del Sur y, por lo tanto, el «clima artificial» del buque será para los pasajeros un gran aliciente más entre los muchos que esta moderna motonave puede ofrecerles.

Porque también todas las demás instalaciones para los pasajeros son modelo y ejemplo de comodidad y belleza y cumplen las exigencias del gusto más refinado. Los ciento sesenta pasajeros de la primera clase viven en habitaciones que compiten entre sí en elegancia y confort.

En la cubierta de botes está el café-terraza y el salón fumador, con su correspondiente bar; en la cubierta de paseo se halla el gran «Hall» y el comedor, todos muy espaciosos, con grandes ventanas y puertas que dan todos al paseo.

Los camarotes tienen una característica notable: son casi todos exteriores, la mayoría con baño o ducha propios, y decorados como corresponde a la importancia de la compañía y del barco. Algo excepcional ofrecen en este sentido los camarotes de lujo cuya unidad consiste en salón, dormitorio, baño y cuarto para baules y maletas.

Ancha y espaciosa es la cubierta de paseo, encristalada en toda su extensión, donde los pasajeros pueden deambular al resguardo de la intemperie. Otro lugar que merece el aplauso y la predilección de los pasajeros es la piscina con sus anchas galerías, sus parasoles y sillas gandulas.

Cuenta el «Patria» para los pasajeros de primera clase también con una cubierta de deportes, una sala para

niños delante de la cual hay un espacio al aire libre para que los pequeños puedan expansionarse; amén de otras muchas cosas que tiene derecho a esperar el viajero de gusto refinado.

Las habitaciones para los ciento cincuenta viajeros de la clase llamada de turistas son también en su estilo joyas de arquitectura y belleza. El comedor, el bar, el «Hall», el salón de damas, quioscos, etcétera, se hallan cómodamente instalados en la cubierta B, y los niños de esta clase tienen también su reino propio en forma de una hermosa sala infantil donde poder solazarse a sus anchas.

Los camarotes, todos exteriores, con dos, tres y cuatro camas, reúnen todas las comodidades modernas; entre otras agua corriente, caliente y fría. Numerosas son también en la clase de turistas las demás dependencias, como baños, biblioteca, cubierta propia para paseos y todo lo demás que es necesario para la salud y el solaz de los pasajeros.

Una novedad, que atañe a ambas clases, es el enorme vestíbulo-recibimiento común en la parte central de la cubierta B, en torno del cual se alinean, como alrededor del mercado de una pequeña ciudad, las oficinas del sobreestante y del primer camarero, el consultorio médico con sala de espera propio y múltiples tiendas en las que se puede adquirir todo lo imaginable, libros, joyas, relojes, aparatos foto y cinematográficos, figuras de porcelana, trajes, vestidos, en fin, una variadísima selección de artículos.

Los que hayan viajado ya en la línea de Europa a la Costa oeste de la América del Sur, volverán a encontrar en la hermosa motonave «Patria» a un conocido apreciadísimo, pues el que ahora es capitán de la motonave «Roda», de la misma ruta, será el que mandará el «Patria». La tripulación constará de unos doscientos cuarenta hombres y el ingeniero en jefe del buque es Sophus Nommensen, también conocido en el mundo marítimo.

EL PUERTO DE HAMBURGO

G. WERBECK



EL GRAN EMPORIO DE TRANSBORDO
ENTRE LOS PAÍSES CENTRO Y SUDAME-
RICANOS Y EL CONTINENTE EUROPEO

PARA INFORMES SÍRVASE DIRIGIRSE A LA SOCIEDAD GESTORA DE LOS
SERVICIOS PORTUARIOS DE HAMBURGO

HAMBURGER FREIHAFEN-LAGERHAUS-GESELLSCHAFT

El próximo mes de julio emprenderá el «Patria» su primer viaje, un viaje de ensayo, a los mares del Norte, hacia las costas y fiordes de Noruega, y en Agosto de este año entrará definitivamente en el servicio de Europa a Chile, seguramente abarrotado de pasajeros, pues es grande el interés del público viajero por conocer las excelencias de este moderno buque alemán.

Bibliografía

ANTON ZISCHKA: «*Italien in der Welt.*» Wilhelm Goldmann Verlag, Leipzig, 1937 (331 págs.).

La hora del presente es una hora de angustiosa inquietud para todos los espíritus. Guerras y convulsiones profundas se suceden en el mundo actual sin dejar entrever el punto de sosiego de la turbulencia del oleaje. Se vive en interrogante angustiosa, y, parecen no satisfacerse las ansiedades con nada. Se desea saber más, ver más. Se espera la convulsión definitiva que haga crujir el mundo por sus cuatro costados y acogándose a una especie de sentimiento de terror aciago, se aguarda casi con impaciencia el cataclismo final. En esa tensión de espíritu, los libros de Zischka, interpretando el presente y profetizando con su estilo tajante, rotundo, los grandes cambios del futuro, vienen a amortiguar la sed de saber. En esta última obra nos presenta el espectáculo de un imperio que se levanta—Italia—frente a otro gigante que a sus ojos, empieza a desmoronarse. Inglaterra, como Cartago, pueblo de grandes mercaderes, en su mismo espíritu puramente calculador, lleva las toxinas que roen sus entrañas. Así lo ve Zischka. Quizá, en realidad, no hay más que aquel fatalismo de lo perecedero, de lo caduco, de lo fugitivo, que forja grandezas, levanta castillos, abate fortunas y derrumba imperios. Como quiera que sea, la obra de Zischka aquietta esa necesidad imperiosa de conocimiento de las redes sutiles en que se teje y desteje la maraña de la actualidad política mundial.

E. LI.

ESTUARDO NÚÑEZ: «*La influencia alemana en el derecho peruano.*» 1937, Librería e Imprenta Gil, Lima. (46 págs.).

Tiene la presente obra el singular intento de demostrar la influencia del derecho alemán en el derecho peruano. Para hacerlo, fija tres épocas dentro de la vida del derecho peruano en los que éste recibe grandes sugerencias del derecho europeo. Primero, la época de la colonización, a través, del derecho romano, con sus infiltraciones jurídicas de lo visigodo; después, el siglo XVIII, por medio de la influencia francesa—algo exagerada—en la vida, costumbres, modas, literatura y normas jurídicas. Y, por último, la influencia, ya directa, de Alemania en el Perú durante el siglo XIX. En este siglo se traducen los filósofos alemanes que cultivaron el derecho natural y la influencia empieza a hacerse verdaderamente remarcable, hasta llegar a la copia literal de artículos enteros del derecho alemán público y privado.

EUGEN DIESEL: «*Diesel; der Mensch — das Werk — das Schicksal.*» Hamburg; Hanseatische Verlagsanstalt, 1937 (491 págs.).

Eugen Diesel escribe la biografía de su padre; pero no escribe la biografía del sabio, inventor del motor,

sino la del hombre Diesel,—que diría Unamuno. Producto de una selección continuada de cultura de épocas precedentes, y, de una depuración del espíritu de su propia época, Diesel viene a corporizar el genio revolucionario del progreso y, su obra, la rueda que arrolla en su rápido girar los tiempos y los transforma, cambiándolos de signo. Por eso, el siglo del vapor es el siglo de Diesel. Su vida tiene como fondo, el escenario agitado por la evolución febril de la ciencia, el maquinismo, la técnica y la electricidad, entre los bajofondos de grandes acontecimientos militares. Alemania vive aún días tranquilos en la placidez muelle y burguesa del Biedermeier; pero dos grandes nubes se ciernen sobre su reposada calma: de un lado el empuje de la desbordante industrialización inglesa; de otro, la nunca bien apagada revolución francesa. Hacia 1850 se perfila ya la nueva era en sus características más esenciales y la guerra de 1870 que termina con la toma de París la redondea, llevando al otro lado de la frontera del Rhin el nombre de Diesel como exponente máximo de una nueva cultura.

HERMANN ONCKEN: «*Nation und Geschichte.*» 1935, H. G. Grote Verlag, Berlín. (517 págs.).

Esta obra reúne unas cuantas conferencias pronunciadas en ocasiones diversas, algunas, resultado de ejercicios de cátedra del eminente profesor de la Universidad de Berlín. Ni que decir tiene que es obra seria, de hombre impuesto en la materia; pero, en cambio, necesita subrayarse, que la noticia o el dato histórico se ensamblan en ella en una visión de conjunto que es, ante todo, interpretación sagaz de filósofo y poeta. Y en verdad, que dentro de la verdadera Historia, es imposible deslindar el terreno de la Filosofía y de la Poesía. El autor invita a penetrar en el sentido de la Historia alemana para lanzar en los destinos del pueblo una trayectoria ideal. Muestra dos concepciones del Estado, una mecánica, según la cual, el pueblo, está tan sólo formado por los hombres que viven en una determinada época y otra orgánica, para la que el pueblo se forma de los hombres todos en generaciones sucesivas. Para la primera, el presente, con su signo especial, es lo decisivo; se mueve, por tanto, dentro de un craso fatalismo. Pero la segunda sabe que tierra, suelo, sangre, tradición, costumbres y creencias influyen en su formación y destino. Buscando el autor dentro de la historia orgánica las grandes líneas, fija como su determinante, aquella condición que Ganivet asigna al territorio en su «Idearium Español». Según ella Alemania es, ante todo, una nación media y continental. La famosa teoría del pensador español queda una vez más comprobada con la firme y sugestiva interpretación del ilustre historiador teutón.

HERNANDO DEL ALVIAL: «*Manual del Fascismo.*» 1938, Librería Prieto, Granada. (291 págs.).

Esta obra es una exposición del fascismo que abarca un material casi inagotable; pero tan bien distribuido y tratado, que la lectura resulta clara y al mismo tiempo en creciente interés de la primera a la última página.

Tres puntos, ante todo, quedan fijamente grabados en la memoria del lector: Primero, que el fascismo italiano tiene sus más profundas raíces en la primera mitad del siglo XIX, la época del «Risorgimiento», en

la que empezaron a agitarse algunas fuerzas en Italia con el propósito del logro de un Estado nacional independiente. Después de la guerra mundial, que sólo dejó decepciones en el pueblo italiano, esas energías se renovaron y robustecieron y, más tarde, con el lema «nacionalidad y antipartido» bajo el caudillaje de Mussolini, en el año 1922 emprendieron la marcha a Roma, apoderándose de todo el organismo estatal. Segundo, que el fascio es una creación puramente personal de Mussolini, hecho que el autor demuestra menudeando las citas de sus discursos y escritos, hábilmente enlazadas en cada uno de los capítulos de la obra, ya traten de la organización social o del partido o bien de cuestiones de trabajo y enseñanza, arte o industria, etc. Tercero, que el fascismo no pretende ser un partido político sino una nueva concepción del mundo, que comprende en cada momento la vida del hombre. Es, por tanto, la genuina concepción del Estado, que por eso se llama Estado totalitario. Esta concepción tiene su cuna en Italia; pero se encuentra extendida en otras tierras, tanto en sus fundamentos esenciales como en sus formas prácticas, sólo que modificada según las características de los diversos pueblos. La base fundamental es siempre la misma. Está contenida en las palabras de Mussolini «Todo en el Estado, nada fuera del Estado, y, sobre todo, nada contra el Estado.»

IVAR LISSNER: «*Menschen und Mächte am Pazifik.*» 1937, Hanseatische Verlagsanstalt Hamburg. (379 págs. y 5 mapas.)

Uno de los géneros literarios cultivados en Alemania con éxito es la literatura de viajes, desde la de tono sencillo, intrascendente, que recoge la impresión directa de las cosas, en memoria personal, como pura obra de pasatiempo, procurando tan sólo distraer con el acercamiento de lo exótico, hasta la obra de más elevado empeño, de más aguda penetración, que intenta esclarecer los hechos dándoles una interpretación adecuada en relación con la psicología, la historia, la civilización y características del país. A este segundo grupo pertenece «*Menschen und Mächte am Pazifik*», obra escrita en un estilo expresionista, chispeante, vivaz, saturado a un tiempo de energía, levedad y presteza. Ivar Lissner nos coloca ante la realidad de un mundo salido de las aguas, el mundo de hombres y ciudades del Pacífico. Sus características raciales, el desarrollo de sus civilizaciones, sus problemas sociales, sus costumbres, religión, relaciones internacionales, todo está determinada por esa condición geográfica «el agua», que ha hecho surgir sus ciudades a modo de añoranza del primitivo palafito y sus hombres, casi, en calidad de amfibio. Japón es el centro de todas sus energías constructoras y destructoras. El autor pretende deshacer la unilateralidad del criterio científico especializado que nos lo presenta como punto importante estratégico, o bien, llave del aluvión de aguas marítimas, etc. El criterio científico, ha de ir acompañado del sople vivificador del artista y así, él nos presenta esos hombres en torno al Pacífico en su expresa afirmación de vida y en su terca voluntad de poder.

Correo aéreo hacia todas partes del mundo



El servicio aéreo Sudamérica—Europa

se efectúa dos veces por semana:

en 2½ días de Río de Janeiro a Europa
en 3½ días de Buenos Aires a Europa
en 4½ días de Santiago de Chile a Europa

En el servicio al Africa, Asia y Australia

existen numerosas comunicaciones aéreas que permiten un considerable ahorro de tiempo

El correo aéreo es una ayuda eficaz en la lucha de competencia

Para informes, prospectos etc. sírvase dirigirse a cualquier Oficina de Correos

LEOPOLDO NUNES: «*La guerra en España.*» 1937, Librería Prieto, Granada. (266 págs.)

«*La guerra en España*» de Nunes deja en el alma del lector la sensación de confianza. Tiene un estilo de gran serenidad y nobleza; es claro, justo, preciso, sin faltarle la oportuna elevación. Se ve, además, perfectamente, que es un verdadero enterado, de los que no ha escrito una obra por escribir una más, entretejiéndola del material de otras, acumulado en forma nueva, sino que conocedor de la marcha de los asuntos de España los ha tratado con independencia de criterio. Al autor le son conocidos todos los personajes que hoy actúan en el teatro de la guerra. Los ha oído hablar, los ha sentido soñar y actuar. El estudio que hace de la cuestión político-social durante los últimos veinte años, como preámbulo que explica las influencias y causas que determinaron la guerra, así como el papel que en ella atribuye a las distintas organizaciones armadas tiene un valor de veracidad incalculable.

MARÍA SEPULVEDA: «*En la gloria de aquel amanecer.*» 1937, Colección Nueva España, Imprenta del Instituto de Bellas Letras, Córdoba. (244 págs.)

La autora se propone recabar para el levantamiento del 18 de Julio toda la gloria de un esplendoroso amanecer. Para ello, pinta la inquietud de los espíritus en las que se va incubando, lo que muy bien llama «el afán de España», que unos sienten como un vago y vehemente deseo de algo inconcreto, indeterminado y en otros se va sintetizando en la exaltación por lo heroico. Así, paradójicamente, el anuncio de guerra trae a los espíritus el aquietamiento, el sosiego y la paz. Multitud de personajes, algunos de gran finura de percepción psicológica van y vienen por la obra, hablándonos unos de su decepción y apartamiento, otros de su radicalismo progresista y renovador, los mas jóvenes de su ardimiento combativo, los menos, de su egoísmo acomodaticio y claudicante. En todos ellos viene a reflejarse la oposición entre el sentir de una España cristiana, tradicional, arregostada a un modo de vida retardatario y patriarcal, y otra España lanzada por la horda comunista a la conquista de los bienes que formulan los postulados de igualdad, enriquecimiento, cultura y progreso. La obra hace comprensible la gestación de estados espirituales que engendran un determinado sentimiento colectivo, como el sentimiento de lo heroico.

PEDRO GOMEZ APARICIO: «*¡A Bilbao! (Estampas de la guerra en Vizcaya).*» 1937, Ediciones Imperio, Librería Frieto, Granada. (354 págs.)

Estampas, sí; pero en armonización expresiva del detalle ligero, el rasgo anecdótico y la gravedad plástica de la férrea máquina y acción de guerra. En esta obra, a modo de las modernas pinturas infantiles de tema único, si bien trabajadas por cientos de manos que en un gran lienzo distribuyen a voluntad sus candorosas producciones, se entretejen las anécdotas y los detalles, formando un conjunto restañante de esencialidad de dibujo y vida, variedad de imagen y multiplicidad de color. Al lado del trazo vigoroso que marca el fuerte temple de alma del soldado, la pincelada suave, el matiz exquisito, que

dibuja la imperturbable serenidad del campesino, el habitante humilde del caserío, que allá entre las líneas de fuego sigue cultivando como en tiempos de paz, su tierra. Entre el estruendo del bombardeo y la metralla, el aire se llena de irisaciones de paz con el toque del Ángelus, y la vida hosca, huraña, dura, del parapeto se convierte en confiada y alegre fraternidad, en una vida, que se da y se pierde entre el chiste y la chanza burlona del enemigo. La aviación estremece los aires con la fastuosidad trágica de sus carruseles de la muerte y sus piruetas de alado bailarín. Y en la tierra, el arma blanca despidе los fulgores de la lucha cuerpo a cuerpo, en que se enardece y arrebatada la sinpar infantería.

RICARDA HUCH: «*Das Zeitalter der Glaubensspaltung.*» 1937, Atlantis-Verlag, Berlín y Zürich. (477 págs.)

Una de las figuras más singulares de las nuevas letras alemanas es Ricarda Huch. Ya en sus obras de juventud se revela como una promesa reseñando y definiendo el movimiento literario que adecuadamente bautiza con el nombre de nuevo romanticismo alemán. El campo de la historia ejerce sobre ella una gran fascinación y produce obras de historia anovelada tratando del Risorgimiento italiano, de Garibaldi etc. y, más tarde, dirigiendo la mirada a la propia historia patria, da a la publicidad una obra de gran valor acerca de la guerra de los treinta años. Pero no menos subyugan las cuestiones religiosas a este espíritu, inquieto siempre entre la humarada de las grandes ideas. Sus obras «*Luther's Glaube*» y «*Der Sinn der Heiligen Schrift*» prueban que la autora, dedicada ya a tiempo a tales cuestiones, está muy lejos en la obra presente del diletantismo político-religioso de la hora actual. «*Das Zeitalter der Glaubensspaltung*» pinta la escisión religiosa que arrancó del seno de la iglesia católica a Lutero y los luteranos. En ella actúan dos fuerzas, la tendencia creciente a la estadización y la tendencia reformista. Pero ambas tienen origen en una causa mucho más profunda, que la autora con mirada perspicaz ha sabido descubrir. Según ella, no hay doctrina que se impregne totalmente de su propio contenido, ni abarque por completo el espíritu de su propio mundo, por lo que todas llevan en sí el germen de la transformación. Así, la visión religiosa medieval de la iglesia como única tabla de salvación, arrastra a las multitudes a los monasterios y conventos, donde se busca un dechado de perfección, por la total renuncia al mundo. Pero, la religión que representaba ese ideal llevaba en sí las rémoras de la antigüedad pagana, que la ayudaron a imponerse en Occidente, si bien más tarde minaron su propio ser, contraponiendo la visión paganizante del ideal «*belleza e inteligencia*» al ideal cristiano de pureza y amor.

E. L. S.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Dr. G. KURT JOHANNSEN, Hamburg 11, Börsengebäude 222.

Verantwortlich für den spanischen Wortlaut, die technische Ausführung, Bilder und Anzeigen: ALFRED GERBERDING, Hamburg 13, Brahmsallee 34.

Herausgeber u. Verlag: «IBERO-AMERIKA-VERLAG», Hamburg 11 Börsengebäude 3. Stock.

Druck: PAUL HARTUNG DRUCKEREI UND VERLAG, K.-G., Hamburg 26, Borgfelder Straße 28

Lista de los avisadores

	Página
«Agfa» I. G. Farbenindustrie A.-G., <i>Berlin SO 36</i> , Lohmuehlenstr. 65/67 ...	55
Allgemeine Elektrizitaets-Gesellschaft, <i>Berlin NW 40</i> , Friedrich-Karl-Ufer 2/4	67
Banco Alemán Transatlántico, <i>Berlin NW 7</i> , Friedrichstr. 103	27
Banco Germánico de la América del Sud, <i>Berlin W 8</i> , Mohrenstr. 20/21	29
«Bayer» I. G. Farbenindustrie A.-G., <i>Leverkusen/Rh.</i>	39
Bopp & Reuther G. m. b. H., <i>Mannheim-Waldhof</i>	66
Bremer Lagerhaus-Gesellschaft, <i>Bremen</i>	72
Demag A.-G., <i>Duisburg</i>	33
Erich & Graetz A.-G., <i>Berlin SO 36</i> , Elsenstr. 90/96	69
Franke & Heidecke, <i>Braunschweig</i>	52
Hamburg-Amerika Linie, <i>Hamburg 1</i> , Alsterdamm 25	Tapa 4
Hamburg-Suedamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, <i>Hamburg 8</i> , Holzbruecke 8	Tapa 4
Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft, <i>Hamburg 8</i> , Bei St. Annen 1	77
Paul Hartung Druckerei und Verlag K. G., <i>Hamburg 26</i> , Borgfelder Str. 28	63
Franz Heinze, <i>Wuppertal-Elberfeld</i> , Bismarckstr. 19	68
Ihagee Kamerawerk Steenberg & Co., <i>Dresden-A. 19</i> , Schandauer Str. 24	53
Junkers Flugzeug- und Motorenwerke A.-G., <i>Dessau</i>	37
Knoll A.-G., <i>Ludwigshafen a/Rh.</i>	45
Kochs Adlernaehmaschinenwerke A.-G., <i>Bielefeld</i>	74
Fried. Krupp A.-G., <i>Essen</i>	63
Alexander von Kryha, <i>Berlin-Wilmersdorf</i> , Landhausstr. 43	65
Leutert & Schneidewind A.-G., <i>Dresden-A. 21</i>	62
Oficina de Información Turística de los Ferrocarriles Alemanes, <i>Berlin W 35</i> , Bissingzeile 9	Tapa 2
Oficina de Publicidad de los Correos Alemanes, <i>Berlin W 66</i> , Leipziger Str. 15	79
G. M. Pfaff A.-G., <i>Kaiserslautern</i>	68
Schering A.-G., <i>Berlin N 65</i> , Muellerstr. 170/172	43
Schwelmer Eisenwerk Mueller & Co., <i>Schwelm i. Westf.</i>	65
Siemens-Schuckertwerke A.-G., <i>Berlin-Siemensstadt</i>	31
Wanderer-Werke vorm. Winklhofer & Jaenicke A.-G., <i>Siegmars-Schoenau b. Chemnitz</i>	61
Gebr. Wichmann, <i>Berlin NW 7</i> , Karlstr. 13	67
Carl Zeiss, <i>Jena</i>	55

Con la Compañía Hamburgo-Sudamericana



**Agencias en todas las ciudades
importantes de Sudamérica y Europa**

en el vapor de lujo

CAP ARCONA

los vapores de clase intermedia

CAP NORTE · ANTONIO DELFINO

GENERAL OSORIO

GENERAL SAN MARTIN

GENERAL ARTIGAS · MADRID

MONTE ROSA · MONTE PASCOAL

o los afamados buques a motor de únicamente
tercera clase

MONTE SARMIENTO

MONTE OLIVIA

a Portugal, España, Francia, Inglaterra y Alemania

Comunicaciones rápidas y cómodas en primera,
segunda, clase intermedia y tercera clase



Hamburg-Amerika Linie

(LINEAS HAMBURGUESA-AMERICANA Y KOSMOS)



Servicio regular y rápido para
PASAJEROS Y CARGA

entre: la Costa Occidental de Sudamérica,
América Central,
Las Indias Occidentales,
Venezuela—Colombia—Cuba—México y EUROPA