



# REVISTA ALEMANA

AÑO VII \* Nº 27 \* ENERO 1939

Ayuntamiento de Madrid

C. zur Linde

# Alemania



Venga Vd. a Alemania para gozar de los placeres que ofrece el carnaval alemán! Todo el mundo debe haber presenciado estas fiestas de fama universal, en las que grandes y chicos, jóvenes y ancianos toman parte. No se olvide Vd. tampoco de que Alemania es El Dorado de los entusiastas del deporte de invierno y de los aficionados a la música y al teatro! Para extranjeros y alemanes residentes en el exterior los Ferrocarriles Alemanes conceden una **rebaja de 60%** del valor de los pasajes, a condición de que éstos sean adquiridos en el exterior. Provéase Vd. también de los ventajosos **marcos de viaje**.

En todos los países se pueden obtener informaciones gratis en las agencias de viaje y las

OFICINAS DE INFORMACION TURISTICA DE LOS FERROCARRILES ALEMANES

# REVISTA ALEMANA

PUBLICACION BIMESTRAL

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: Iberooverlag Hamburgo — Cuenta Corriente con Dresdner Bank, Hamburgo

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

AÑO VII

HAMBURGO, ENERO 1939

N.º 27

A nuestros distinguidos lectores: La «Revista Alemana», editada hasta ahora trimestralmente, aparecerá de Enero de 1939 en adelante cada dos meses, esperando los editores poder servir así más eficazmente a sus lectores.

LA REDACCIÓN

## ÍNDICE

La reorganización de la paz mundial . . . . .	por el Dr. G. KURT JOHANNSEN . . . . .	6
El Estado y la Economía . . . . .	por el doctor RODOLFO BRINKMANN, Secretario de Estado en el Ministerio de Economía del Reich . . . . .	11
El aspecto futuro del comercio mundial será determinado por una orientación del comercio exterior en el sentido de la producción y no desde el punto de vista del capital . . . . .	por ERNST REICHARD, Presidente del Consejo Promotor de la Economía Alemana . . . . .	14
¿Cooperación intelectual? . . . . .	por ADOLFO AGORIO, Montevideo . . . . .	18
Un viaje relámpago por Alemania . . . . .	por CARLOTA ANDRÉE . . . . .	19
Ibero-América en Berlín . . . . .		20
Crónica Transatlántica de Hamburgo . . . . .		24
Venezuela y Alemania — Estado actual y perspectivas de las relaciones comerciales . . . . .		29
La feria de primavera de Leipzig: Los grandes almacenes del mundo . . . . .	por LUDWIG FICHTE, Vicepresidente de la oficina de las Ferias de Leipzig . . . . .	33
La nueva faz de Hamburgo . . . . .	por ALFREDO GERBERDING . . . . .	38
La importancia de Alemania para el mercado ibero-americano . . . . .	por CARLOS BOLLMEYER, presidente de la Cámara de Comercio e Industria de Bremen . . . . .	45
Sentido y finalidad del trabajo internacional de normalización . . . . .		48
La maquinaria alemana para la construcción de caminos y carreteras . . . . .	por FRIEDRICH OLK . . . . .	50
Detalles del coche popular alemán . . . . .		60
La fotografía en colores y la infrarroja . . . . .		62
La normalización en el dominio del tráfico . . . . .		66
Botadura de la nueva electronave «Huascaran» de la Hapag . . . . .		71
Bibliografía . . . . .		72

## Para suscripción

Editorial Ibero-Americana (Ibero-Amerika-Verlag), Hamburg 11  
Börsengebäude, 3<sup>er</sup> piso, Zm. 222

Señores:

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

....., girad<sup>o</sup><sub>a</sub> con fecha .....

por (librador) .....

a cargo de (librado) .....

y a la orden de esa Editorial, vale para una suscripción anual a seis 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 .....

(Sírvasse recortar aquí)

## Para suscripción

Editorial Ibero-Americana (Ibero-Amerika-Verlag), Hamburg 11  
Börsengebäude, 3<sup>er</sup> piso, Zm. 222

Señores:

Con fecha de hoy ha ingresado en el banco<sup>1</sup>.....

..... 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 seis  
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 .....

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

(Sírvese recortar aquí)



**JUNKERS-  
JU 90**

«La reina del aire», así es el título honorífico que corresponde a este avión terrestre más grande y más confortable del mundo. El Ju 90 es el coronamiento de la larga fila de aviones comerciales que los Junkers Flugzeug- und -Motorenwerke, la fábrica más grande de aviones comerciales en el mundo, produjeron en el curso de los últimos 20 años. Debido a las experiencias de 20 años en la fabricación de aviones comerciales cuya seguridad y economía son proverbiales y que motivaron la constitución de un buen número de empresas de tráfico aéreo, el Ju 90 resultó una obra maestra que puede ser calificada de avión comercial más moderno del mundo. Según las condiciones del servicio la cabina puede ser equipada con 30 a 55 asientos cómodos, profundamente acolchados, posee una cocina eléctrica que satisface todas las exigencias, guardarropas, dos retretes con agua corriente, lámparas para leer, duchas de aire fresco, calefacción por vapor y una amortiguación de ruidos tan excelente que se entiende cualquier palabra, por más bajo que se hable.

De veras, es una sensación y un placer viajar en el  
**JUNKERS JU 90**

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

Ayuntamiento de Madrid

# Revista Alemana

Año VII · No 27  
Hamburgo, Enero 1939

PUBLICACION BIMESTRAL

*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 seis números anualmente*



*A la Conferencia de Munich y a la declaración anglo-alemana siguió el 6 de Diciembre de 1938 una declaración análoga, en pro de la paz europea, firmada por Alemania y Francia. El señor von Ribbentrop, Ministro de Relaciones Exteriores del Reich, pronunciando una breve alocución para manifestar la íntima satisfacción que sentía Alemania por este fausto acontecimiento llamado a poner término a las seculares controversias entre ambos países. Sentado: M. Bonnet, Ministro de Relaciones Exteriores de Francia*

# La reorganización de la paz mundial

por el Dr. G. KURT JOHANSEN

ES bien sabido que también aquéllos cuyas intenciones no son pacíficas, ni mucho menos, traen siempre en los labios el vocablo «paz». En la lacónica sentencia de Napoleón I: «l'empire c'est la paix!» se traduce claramente todo lo que puede ocultarse detrás de este inocente término. Exacto. Si todo el mundo ha de obedecer a una sola voluntad, es claro que reina la paz. Mas, por desgracia, una «paz» bastarda, como la que bajo tal concepto era comprendida por el generalísimo ruso cuando, después de la sangrienta represión de la insurrección nacional polaca, se cuadró ante el zar, anunciando: «l'ordre règne à Varsovie» . . . Esta calma de cementerio reinó en Europa más de un sesquidecenio después de la gran guerra bajo el régimen de la institución ginebrina de la Sociedad de Naciones. Durante todos estos largos años, los estadistas de las potencias vencedoras, sonriendo afablemente y haciendo derroche de benévolas palabras, pasaron por alto los justos deseos y problemas vitales de los jóvenes Estados europeos. Intentábase perpetuar el estado antinatural de coacción, fruto de los dictados de París. Millones y millones de alemanes debían permanecer bajo dominación extranjera, privados de todos los derechos culturales, expuestos a una opresión de la que—es curioso— nunca se hizo cargo la conciencia mundial, tan susceptible en otros casos.

Este estado artificial de coacción lo debieran de recordar los que pretenden ponderar como feliz idilio los días cuando en las riberas del Lago Lemán solían reunirse con el fin de mantener en vigor el sistema de Versalles. Muchos se quejan de los «malignos» métodos de las potencias autoritarias. Mas nadie podrá negar que los métodos de la Alemania democrático-parlamentaria y los continuos llamamientos a las democracias occidentales implorando consideración a los legítimos derechos de esta Alemania democrática en nombre de la comunidad de ideales, no tuvieron ni el menor éxito. El que hojee los gruesos volúmenes, único resultado que la decantada Conferencia de Desarme dejó tras de sí después de una labor de largos años, en seguida se dará cuenta de quiénes son los culpables de la gigantesca carrera de armamentos que hoy estamos presenciando. Es un lamentable cuadro, que revela tanta debilidad e insuficiencia humanas, tanta incompreensión y un sinnúmero de penosas tentativas de cerrar los ojos ante la realidad de las cosas, el que se nos ofrece al echar una mirada al pasado. Todo lo que hoy sucede en el mundo es la consecuencia lógica de una evolución augurada hace ya tiempos por grandes hombres, como Hitler y Mussolini.

Europa se encuentra en estos momentos en vías de una total reconstrucción. El régimen de vida de una



*La firma solemne de la declaración franco-alemana en el Quai d'Orsay*



*El Führer en Reichenberg, capital de los Sudetes, provincia más joven del Reich, durante la última manifestación antes del plebiscito en que el pueblo sudete debía aprobar la reintegración de su territorio al Reich. De derecha a izquierda: Konrad Henlein, Lugarteniente de la provincia de los Sudetes; el Führer; G. H. Frank, substituto del Jefe de Distrito de los Sudetes; Dr. Otto Dietrich, Jefe de Prensa del Reich. De 2.497.604 votantes se pronunciaron en el plebiscito 2.464.681 o el 98,9 por ciento en favor de Alemania*

nueva época está a punto de nacer. Este régimen, única y exclusivamente, es el que promete la paz verdadera, que el sistema francés de las alianzas no ha podido brindar a la humanidad. Porque aspira a una paz de verdad y no persigue fines imperialistas, como claramente se deduce del principio que postula el concretarse a la propia nación y que excluye desde el principio las guerras de conquista al estilo de un Luis XIV y de un Napoleón I. Cuando el Führer y canciller, antes de la profesión de fe de la población sudete en pro de la patria alemana más grande, dirigió la palabra al pueblo alemán desde Reichenberg, nueva capital de la provincia sudete, insistió expresamente en la moderada limitación de los objetivos de política exterior de Alemania. Toda su política se caracteriza por los empeños tendientes a llegar con los países vecinos a una convivencia legítima, fundada en la inteligencia mutua y animada de un respeto sincero a los derechos de vida de ambas partes. El sistema iniciado con el tratado germano-polaco de 1934, gracias al cual en 1938 se logró establecer un sano equilibrio entre los intereses alemanes y los del nuevo Estado checo-eslovaco, fundado en el principio de las nacionalidades, y se firmó en Munich la histórica declaración anglo-alemana, culminó últimamente en el trascendental acuerdo franco-alemán. Ambas naciones han hecho más que sólo asegurarse mutuamente que entre ellas no existen ya problemas territoriales. Esto había sido proclamado ya reiteradamente por parte de los alemanes. Francia ha renunciado con aquella declaración a una ideología basada en un exagerado concepto de seguridad, acompañado de la idea dominante de los

pactos con países del este y del deseo de perpetuar el cerco de alianzas de la pequeña Entente en las fronteras del Reich. Era intolerable para el sentimiento alemán y encerraba un peligro perenne para la paz, el que en su flanco el Reich fuera amenazado por un satélite de Francia y Moscú, armado hasta los dientes: Checo-Eslovaquia. Del mismo modo era intolerable el plan tendiente a transformar con dinero internacional en una segunda Suiza a un Estado artificial, como lo fué Austria. En una curiosa variante de la Suiza, por cierto, que mancornada con Praga, tampoco hubiera sido más que una puerta de hierro en el camino al sudeste. Gracias al «Anschluss» de Austria y del territorio de los Sudetes, al laudo arbitral entre Hungría y la Eslovaquia y a sus relaciones cordiales con Yugoslavia, Alemania ha llegado a ocupar la posición que en realidad le corresponde en el sector de la Europa del sudeste. Los particulares intereses económicos, que unen a un gran país industrial, como Alemania, con los mercados agrícolas europeos del este y sudeste han sido reconocidos en debida forma precisamente por los ingleses.

El ambiente sofocante, característico de la época postbélica ha desaparecido ante el dinamismo con que expresan su voluntad de subsistir las jóvenes naciones: la Alemania nacional-socialista y la Italia fascista. Prepárase el ambiente dentro del cual se concertará la armonía entre las naciones de Europa. El reconocimiento de legítimos derechos de vida, el respeto a las fronteras nacionales, la igualdad de derechos de todos los pueblos: he aquí los fundamentos en los que descansará la nueva obra. Y no es ningún mero juego con



*Durante la conferencia de Viena, en el célebre Palacio de Belvedere, en la cual fué pronunciado un laudo arbitral por Alemania e Italia, que puso término al conflicto fronterizo entre Hungría y la Checoslovaquia: los cuatro Ministros de Relaciones Exteriores (de izquierda a derecha) Dr. Chvalkovsky (Checoslovaquia), Conde Ciano (Italia), von Ribbentrop (Alemania) y von Kanya (Hungría)*

palabras si esta nueva realidad quiere ser comprendida como «paz» en el sentido verdadero del término.

La política del eje Roma-Berlín, que hoy forma un bloque indivisible, es el centro de gravedad desde el cual parte esta evolución, así como, por el otro lado, la «entente» anglo-francesa seguirá siendo una constante indiscutible. Gracias, precisamente, a los nuevos factores de orden europeos ha sido factible establecer una inteligencia parcial, como la del tratado italo-inglés del Mediterráneo, aunque éste dejara sin resolver algunos importantes problemas, y una inteligencia total, como la que constituye la declaración franco-alemana. Ha quedado demostrado que también entre países democráticos y autoritarios puede resultar muy eficaz una discusión objetiva, de suerte que la diferencia de ideologías no es, forzosamente, un obstáculo insalvable. Esta comprobación es tanto más importante cuanto que ciertos círculos internacionales, a los que el Führer, con sobrada razón califica de chauvinistas e instigadores, se dedican a organizar una falange de la opinión pública internacional en contra de los Estados autoritarios. Por desgracia, esta propaganda desplegada por personas que pretenden ser tan amantes de la paz, ha recabado, en los países anglo-sajones, ciertos éxitos que se traducen sobre todo en una intromisión continua en los asuntos netamente alemanes. A causa de estas maquinaciones, la obra de aproximación, comenzada bajo auspicios tan favorables en Munich

entre las dos potencias Inglaterra y Alemania, ha sufrido. El arte de comprender y respetar el punto de vista de otros es un arte difícil de dominar. Los ingleses que creen personificar la conciencia del mundo y hallarse en plena posesión de la moral política, siempre han sido una prueba bastante abrumadora para la paciencia de sus prójimos. No obstante, la esperanza aun subsiste de que triunfará el sano sentido realista que Mr. Chamberlain manifestó al menos en Munich, de que a despecho de todos los obstáculos se llegará a un entendimiento y de que también en el problema de las posesiones de ultramar se tendrán en cuenta los legítimos deseos e intereses del Reich.

Pero lo que sobre todo exige comprensión es el tratamiento de un problema, que a los demás países les preocupa demasiado, a pesar de tratarse de un asunto casi exclusivamente alemán: el problema judío. Las historias de las pretendidas atrocidades, presentadas a los admirados lectores internacionales a todas las horas del día, evocan los peores cuentos de la época en que todo el mundo sufría el contagio de la psicosis de guerra. En los Estados que no conocen o, al menos, no todavía en esa medida que las naciones agobiadas por aquella carga desde hace más de un siglo, debía de llamar siquiera la atención del observador imparcial, el que no solamente en Alemania e Italia sino también en Polonia, Hungría, Rumanía, la Checo-Eslovaquia, en fin, donde quiera que el elemento judío desempeña

algún papel, se note el mismo movimiento de reacción, el mismo antisemitismo. De los pueblos lo mismo que de los Estados puede decirse que en su devenir histórico la felicidad es una prueba, pero la desgracia un veredicto del destino. Los judíos no han resistido la prueba en las épocas felices, durante la emancipación del siglo XIX, que les permitió abandonar en masa el ghetto, procurándoles la oportunidad de un fantástico desenvolvimiento, y sobre todo en los años postbélicos, cuando ejercían una influencia preponderante, por lo menos en Alemania. Ya en el Antiguo Testamento encontramos más de un ejemplo que caracteriza la soberbia y el afán inmoderado de imperar de este pueblo, que de tan pocas simpatías goza en el mundo, incluso entre los que en la actualidad abogan calurosamente en favor de ellos, pero que, no obstante, miran de muy mal grado toda inmigración de este elemento en el propio país.

Y téngase presente que, por ejemplo antes de 1933, el

70 por 100 de todos los abogados de Berlín eran judíos y de que en Viena este porcentaje era mucho más elevado aun. Lo mismo se refiere al cuerpo de médicos, al periodismo, a las artes y a muchos otros dominios de la vida cultural. Y en la vida económica, no hay quien pueda negar que el comercio, la banca y una larga serie de los más importantes ramos industriales se encontraban total o parcialmente entre las manos de los judíos. Semejante estado de cosas no lo soporta a la larga ningún pueblo, y la reacción no puede ser mansa, dado que tampoco fué mansa la hegemonía judía. Ahora, si en cierta prensa, que por su «estructura» financiera teme a la luz de la opinión pública, se quejan de un modo tan conmovedor de los sufrimientos de la raza judía, sería mucho más recomendable que aquellos pueblos releyeran ciertos capítulos de su propia historia, pues se percatarían de que las cuestiones que afectaban las bases de existencia de la propia nación, siempre han sido dirimidas con ánimo resuelto y, sien-



*El Ministro de Corporaciones y de Economía de Italia, Sr. Lantini, es recibido por el Führer en Munich. Al centro: Dr. Robert Ley, jefe del Frente del Trabajo Alemán*



*Dr. Carlos Concha, Ministro de Relaciones Exteriores del Perú, país en cuya bella capital de Lima se celebró en diciembre de 1938 la Conferencia Panamericana, cuyos resultados han merecido un interés extraordinario en todos los países*

do inevitable, con implacable rigor. La religión misma nos suministra ejemplos suficientes a este propósito, así como la conquista de los otros continentes por el blanco y la lucha de las naciones por su propia independencia. Los norteamericanos, sobre todo, al contemplar los reservados de los indios, tendrán que preguntarse por la suerte que habrán corrido los pieles rojas, habitantes legítimos de su continente. No hay nada más fastidioso que una indignación moral que so pretexto de defender la justicia, se alza en juez para ocultar las propias flaquezas morales.

Ahora, en lo que concierne la cuestión de la fortuna judía, se trata de un problema de transferencia puramente, análogo al de las reparaciones. El Dr. Schacht, en su reciente visita a Londres, volvió a insistir expresamente en la bien conocida situación del Reich con referencia a las divisas, y a la imperiosa necesidad de acrecentar las exportaciones alemanas a fin de permitir la retirada de los capitales judíos de Alemania.

Felizmente, hay sucesos más gratos en que ocupar al pueblo alemán y a los que los demás países debieran de prestar un poco de atención. El 1938 fué un año pleno de faustos y gloriosos acontecimientos. Pero el logro de éstos no ha sido muy fácil: el pueblo alemán ha debido conquistarlos con un esfuerzo supremo y empeñando todas sus energías. Cuando los obreros alemanes, que ayudaron a levantar en un tiempo brevísimo las grandiosas fortificaciones en la frontera

occidental del país, que protegen a la nación contra toda invasión enemiga, volvieron para Navidad a sus hogares, es seguro que en todos ellos alentaba la misma convicción: de que una voluntad superior dirige hoy con mano firme los destinos del pueblo alemán. No es más que una sola prueba del sentimiento de solidaridad que anima a todos los elementos de la población, el que en un solo día, el de la Solidaridad Nacional, las colectas aportaran la formidable suma de 15,5 millones de marcos. El pueblo deseaba documentar con esto la gratitud que siente hacia el Führer por haberle deparado el año pasado la dicha de ver realizado el anhelo milenario de todos los alemanes: la constitución de la Gran Alemania por el «Anschluss» de Austria y el territorio de los Sudetes. El plebiscito en esta última provincia demostró evidentemente que el 98,8% de toda la población había optado por la unión con el Reich.

Sin embargo, por grande que fuera su disposición al sacrificio: mucho mayor aun ha sido la gratitud de la nación por el hecho de haberse resuelto pacíficamente los candentes problemas europeos.

En los umbrales del nuevo año, todos los hombres de buena voluntad habrán abrigado el mismo ardiente deseo: de que esta paz sea duradera y de que en un mundo apaciguado, libre ya de las funestas consecuencias de Versalles, se realice, tanto en sentido cultural como material, un fecundo intercambio entre todas las naciones del globo.



*Dr. José María Cantilo, Ministro de Relaciones Exteriores de Argentina, cuya actuación en la última Conferencia Panamericana fué aplaudida por todos los elementos que aspiran a una legítima cooperación entre las naciones*

# El Estado y la Economía

por el doctor RODOLFO BRINKMANN,  
Secretario de Estado en el Ministerio de Economía del Reich

EL Estado y la Economía representan hoy la misma ideología. Pero cada una de estas dos organizaciones obedece en el terreno que administra a sus propias reglas y tiene su propia dinámica, determinada por su fuerza interior y resistencias exteriores. Las fuerzas que obran en las dos obran también con reciprocidad y establecen de este modo el límite entre la esfera particular de vida y la del Reich, administrada directamente por el Estado. Ha llegado la hora de darse cuenta cabal de cuáles son las fuerzas que intervienen en cada una de las dos esferas, en qué dirección se desarrollará la futura línea diagonal en este paralelograma de fuerzas y, finalmente, si deseamos que se produzca el resultado que se está anunciando. Este resultado lo determina esencialmente la actitud que la Economía adopta no sólo en sus disposiciones sino también en sus acciones y en medio del transcurso diario de la vida, para con los problemas con ella relacionados.

La misión del Estado es la de ordenar, dentro de la colectividad nacional y de un modo completo, la vida de las partes del pueblo, de realizar en la práctica el principio de autoridad y orden y de mantener y asegurar el orden por él establecido. La Economía, en cambio, tiene la misión de asegurar materialmente para el presente y lo futuro la existencia de la nación, actuando como encargada del trabajo, nombrada por el pueblo entero que dirige la actividad económica o sea la que emprende la producción y distribución de bienes con el objeto de que el resultado y rendimiento de tal actividad supere a los gastos que resulten por mano de obra y materias. Con respecto al empresario se puede y se debe exigir que domine su terreno de trabajo y que sepa dirigir y explotar bien su empresa. Pero la dirección y explotación de empresas situadas fuera del terreno total reservado a los empresarios, excede a la fuerza de éstos y no puede constituir para ellos una misión. De ella es capaz solamente la organización política de la nación, el Estado. Este es de categoría superior a la de la Economía, de lo cual resulta el primado de la política.

Como órgano de mando, el Estado ha creado la organización de la Economía industrial. Al crearla, correspondió tanto a la inclinación natural de los alemanes de incorporarse y obedecer voluntariamente como al deseo muy comprensible de la Economía de disponer ella misma de instancias que la pusiesen en situación de negociar con el Estado y que ofrecieran la posibilidad de que la Economía manifestara directamente sus experiencias, deseos y necesidades.

Es exacto que la mano pública se ha hecho cada vez más copartípe en el ingreso nacional. Sumando los impuestos, contribuciones, derechos de aduana, aportaciones sociales y el gasto total de las corporaciones públicas que despliegan una actividad político-social y llenan necesidades colectivas, llegamos para el año 1937/38 a una cantidad global de 35 a 40 mil millones de marcos del Reich, es decir, a más de la mitad del ingreso nacional, que en 1937 ascendió a 71 mil millones de marcos. Si incluimos, además, los gastos de

las empresas públicas que producen mercaderías o servicios, resulta que la mano pública determina y dirige la distribución y el reagrupamiento de 45 mil millones de marcos o sea de las dos terceras partes de todo el ingreso nacional.



*Rudolf Brinkmann,  
Secretario de Estado en el  
Ministerio de Economía del  
Reich*

Las contribuciones, impuestos y cargas de carácter contributivo, pagables a organizaciones subsidiarias del fisco, no son lo único que pesa sobre la Economía. También constituyen una carga los impuestos para el fomento de las exportaciones y los derechos pagaderos a una serie muy variada de instancias establecidas para la producción y distribución de mercaderías como p. ej. las de comprobación. A todo esto hay que agregar los gastos de la recaudación de contribuciones, efectuada por las empresas individuales por medio del procedimiento de descuento y los gastos de la labor adicional, originada por las disposiciones oficiales sobre la producción y distribución de mercaderías. También es exacto que las instituciones de las cuales se vale la Economía privada para asegurarse posiciones monopolistas y el beneficio relacionado con ellas, han experimentado una fuerte ampliación, siendo la cuota de los precios industriales que se hallan bajo la influencia de monopolios, el 50 a 60 por ciento del volumen total. Tampoco son posibles las discusiones sobre el hecho de que el número de las personas empleadas en la Administración pública, aun cuando se hace excepción de la fuerza militar y el Servicio de Trabajo, desde 1933 en adelante ha ido en aumento, en tanto que el número de empresarios independientes desde aquella fecha ha retrocedido.

Pero todos estos números y hechos, tomados del tiempo pasado y el presente, con respecto a la política o sea a lo futuro, no significan otra cosa que el Estado nacionalsocialista aun no ha alcanzado el fin a que se dirigen sus acciones. Considerados bajo esta conexión de las cosas, el tiempo pasado y el presente tienen importancia positiva para las cuestiones que nos ocupan sólo cuando el desarrollo económico de Alemania, tal como se nos presenta en su transcurso hasta hoy,

podiera ser considerado como representativo o ilustrativo para lo futuro y cuando hubiera sido regido por un encadenamiento necesario y fatal de los sucesos. Este encadenamiento fatal y aquel carácter ilustrativo, ¿existen efectivamente?

No se puede negar el hecho de que no somos los únicos que deben sacrificar una cuota creciente del ingreso nacional para los fines del Estado. La misma tendencia la observamos en casi todos los países. Tampoco es Alemania el único país donde ya no rige el principio de evitar intervenciones y participaciones permanentes o temporales del Estado en la vida económica de la nación. Es muy fácil que sean otros los métodos de que se valen otros países. Nosotros preferimos llamar el pan, pan, y asumimos todas las responsabilidades que resultan de la norma de que en el Estado autoritario rige el primado de la política. Prácticamente no es otra la resulta a que llegan los Estados parlamentarios. En ellos, los Gobiernos se ven obligados a pedir al régimen democrático la autorización para tomar medidas que ya no corresponden a los principios del liberalismo, pero sí a las necesidades de una vida económica ordenada. El contenido de sus intervenciones se parece al de las nuestras como una gota de agua a otra.

Condición previa para la libertad económica en el interior de nuestro país era la libertad política exterior. La hemos conquistado y como nación libre estamos, debidamente estimados, en medio de las demás naciones. Tenemos un ejército bastante fuerte para protegernos de violencias ajenas. Nos hemos creado una base para nuestro abastecimiento nacional de productos y bienes que hace ilusoria toda clase de bloqueos. Actualmente estamos ocupados en eximirnos de las esposas de oro y en completar nuestra independencia exterior política por medidas que no nos sujeten más al mercado internacional de empréstitos y letras de cambio. Porque hemos adquirido el conocimiento de que los créditos internacionales, aun cuando no se hallen vinculados a instancias o esferas políticas, encierran determinados peligros y que pueden llevar por

camino erróneos el desarrollo de un país. Y cuando tales créditos son concedidos con el propósito de alcanzar por medio de ellos ciertos fines de la política exterior, siempre producen efectos paralizadores y ponen dificultades a la política exterior. Es cierto que todavía existe la carga de nuestro adeudamiento exterior, pero a causa de reembolsos por un lado y depreciaciones de monedas extranjeras por otro, ha sido reducido considerablemente. Además, parte de la deuda exterior está consolidada. En total, esta deuda ya no presenta riesgos. De 19 mil millones de marcos del Reich (en 1933) ha bajado a 10 (en 1938).

Los encargos y pedidos públicos de índole económica y la ampliación de créditos, preparada y llevada a cabo por el Estado, han hecho desaparecer la falta de trabajo y los cementerios de empresas paradas. Los salarios y sueldos así como también los beneficios ganados por los empresarios han vuelto a ser normales familiares. La política comercial ha hecho lo suyo para sustituir por convenios de pagos y otras regulaciones, el régimen de compensaciones o clearing, tan hostil al intercambio de productos. Estas regulaciones no sólo admiten una organización más libre del comercio y tráfico de mercaderías sino que también producen divisas cuyo empleo no se halla sujeto a disposiciones restrictivas. Partes esenciales del derecho económico y comercial han sido codificadas y, en la medida de lo posible, simplificadas.

Teóricamente viene a ser una perogrullada el que los gastos que una nación hace desde el punto de vista de su totalidad política o sea el Estado, deben ser sufragados por la misma nación, comprendida como totalidad económica. Pero en la práctica de la vida, este deber muchas veces no resulta fácil para el individuo. Tampoco éste lo cumple siempre con entusiasmo.

¿Qué diremos de la conservación y el fomento de la sustancia orgánica de la Economía, considerándola bajo la perspectiva de contribuciones e impuestos?

Según nos enseña la experiencia, los impulsos nuevos



*El «Día de la Solidaridad Nacional» en el que todas las personalidades prominentes de Alemania recogen el óbolo del pueblo para el Socorro de Invierno. Las colectas ascendieron este año a un montante de RM. 15 millones, superando en un 80 por 100 al resultado del año anterior. El Ministro de Propaganda Dr. Goebbels colectando para los indigentes*

y la auténtica iniciativa directriz en materias económicas nacen en las empresas independientes de categoría modesta o mediana. La existencia de éstas es la base para una labor fértil y de rendimiento positivo de todos los obreros y dependientes, o sea también de los obreros y dependientes empleados en las empresas grandes. Hombres llenos de energía e independientes en su modo de pensar y sentir, los hay en gran número también en los círculos de inventores e investigadores. También en ellos vive la aspiración a una independencia económica y a un campo de acción que les permita desplegar su auténtico espíritu emprendedor. El resultado de su trabajo produce y asegura, en el transcurso de un desarrollo progresivo, el mejoramiento del nivel de vida. No fueron los hijos, nietos o biznietos de los directores de las empresas grandes los que hicieron grande la Economía alemana sino los hombres que surgieron de la zona ancha de las existencias independientes de categoría pequeña y mediana. Esta zona viene a ser la fuente de vida de la Economía y conviene que nos demos cuenta de que el nivel de esta fuente está bajando.

El segundo de mis esfuerzos queda dirigido hacia la conservación de la sustancia material de la Economía. La política económica tiende a que haya hombres que sepan «vivir peligrosamente» y que experimenten también el placer legítimo que producen los resultados de la actividad económica o sea el aumento de ingresos, beneficios y bienes personales. Concienzudamente se

vale la política económica del afán de lucro de los empresarios individuales para alcanzar el fin de mejorar el nivel de vida de la nación. Ahora bien: el que quiera conseguir que las empresas produzcan un rendimiento mayor y que los empresarios tomen sobre sí mayores deberes económicos y sociales, ha de reconocer que el aumento de deberes implica también un aumento del capital. El Estado, cuando por un lado defiende el principio de que las pérdidas no pueden ser socializadas, por lo cual rechaza las subvenciones y todo cuanto a ellas se parezca, por otro lado como fisco no debe «privatizar» las pérdidas sino que posibilitará el que la Economía, sobre la base de exenciones y facilidades contributivas, pueda formar nuevos capitales productivos. Sin la formación de reservas, la cual ha de ser favorecida mucho por el Estado, la Economía no puede conservar su alto desarrollo técnico ni su agilidad financiera. Ambas cosas son indispensables desde el punto de vista de la Economía total o nacional. Si impedimos la formación de reservas y con ella la posibilidad de que las empresas individuales se amplíen por medio de sus propias fuerzas, nos pasará lo que le pasa al jinete que en el desierto se deja llevar al bebedero por el instinto de su cabalgadura y que se deleita con el líquido anhelado y precioso sin dar de beber al camello que ha encontrado el agua. ¿Cuál será la reacción del camello? ¿Se esforzará más en encontrar agua? Tal cosa no se puede esperar ni siquiera de un camello.



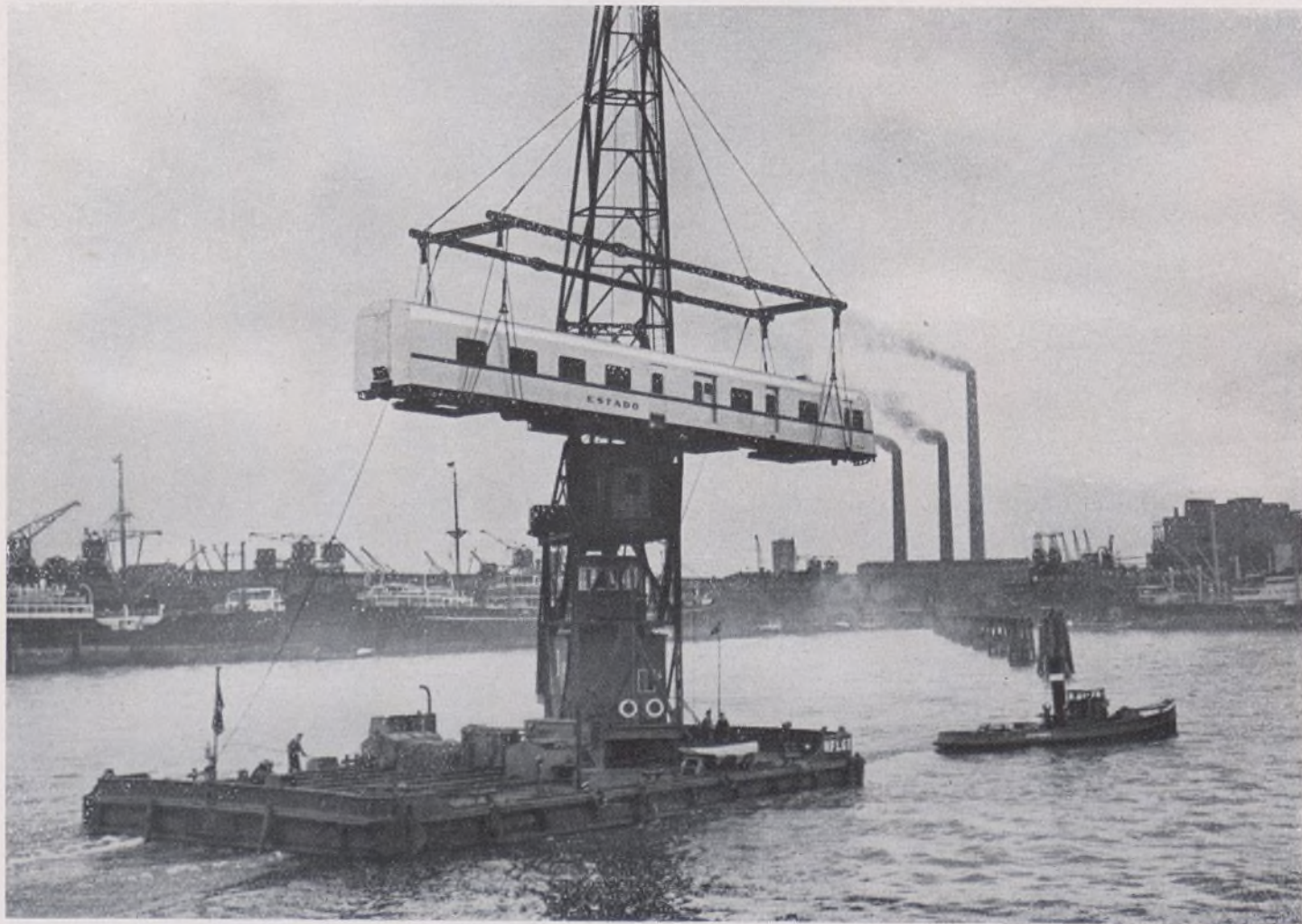
*La señora Magda de Goebbels, esposa del Ministro de Propaganda, recibiendo en la Cancillería del Reich el óbolo del Führer para el Socorro de Invierno, el Día de la Solidaridad Nacional*

# El aspecto futuro del comercio mundial será determinado por una orientación del comercio exterior en el sentido de la producción y no desde el punto de vista del capital

por ERNST REICHARD, Presidente del Consejo Promotor de la Economía Alemana

**S**UDAMÉRICA manifiesta en el último tiempo una marcada y creciente tendencia hacia la emancipación económica. En todas las repúblicas ibero-americanas se observan empeños más o menos intensos que se encaminan a la formación de fuertes economías nacionales. Constrúyense carreteras y ferrocarriles transcontinentales; lévantanse fábricas para satisfacer la demanda general de artículos de consumo o para preparar en el propio país las materias primas nacionales; intensifícase cada vez más la explotación de las riquezas del subsuelo, fomentando por todos los medios las comunicaciones e impulsando a la motorización, la cual, sin embargo, se encuentra todavía en los comienzos de su desarrollo. En todos estos empeños dirigidos a activar la política del mercado interior, lo que más llama la atención es la creciente reacción de todos los países frente al capital extranjero. La nacionalización de las economías de los Estados sudamericanos se hace especialmente notoria si se tiene en cuenta que, por ejemplo, ciertos bancos subvencionados por el Estado efectúan fuertes compras de acciones en poder de extranjeros, o si se piensa en las medidas de expropiación adoptadas por el gobierno de México, las que en estos últimos tiempos han preocupado notablemente a la opinión pública internacional. Cediendo a las circunstancias de esta evolución poco favorable a las inversiones por parte del extranjero, el capital inglés, verbigracia, ha tenido que retroceder paso por paso en los últimos años.

Según indicaba la estadística británica, Inglaterra tenía invertidos en Sudamérica 1.555 millones de £, correspondiendo de esta suma 330 millones a empréstitos públicos, 494 millones a las participaciones en empresas de ferrocarriles, 308 millones a instalaciones industriales y el resto a bancos y compañías de navegación. El motivo principal de la retirada de los capitalistas ingleses, que se nota a partir de 1931 por la disminución paulatina de las inversiones en más o menos 67 millones de £, reside en los bajos intereses que produce el capital. En 1913 los réditos de la navegación se cifraban en 10,1%, mientras que en 1933 habían bajado a 3,3%. El interés medio de las participaciones industriales es hoy más o menos de 2,9% y los empréstitos de ferrocarriles no rendían últimamente más que 1,6%. No obstante, el año pasado los países ibero-americanos tuvieron que pagar a los prestamistas ingleses 21,11 millones de £ esterlinas a título de intereses. Es muy interesante estudiar la marcada dependencia financiera en que se encuentra Ibero-América frente a Europa y los EE. UU. de la América del Norte. Don Carlos Lleras Restrepo, contralor de la Tesorería de Colombia en Bogotá estima el endeudamiento de Sudamérica frente al extranjero para 1936 en 1.342.000 millones de dólares, no obstante encontrarse la mayoría de los países en estado de moratoria. Esta dependencia tributaria ha hecho surgir ya con frecuencia en los países sudamericanos faltos de capital, la cuestión de saber cómo



*En el puerto de Hamburgo: transporte de un vagón de ferrocarril mediante una grúa flotante de gran potencia a través de las dársenas para su embarque en un transatlántico*

liberarse de esta onerosa carga y cómo desatar los lazos del imperialismo capitalista de las potencias extranjeras, que se hacen cada vez más abrumadoras. Estos países han dado ya ciertos pasos que prometen éxitos, procurando seguir rumbos determinados en el dominio de la vida económica. En razón de las experiencias recogidas hay quienes dicen en Sudamérica que el capitalismo solo no es capaz de mantener en marcha los engranajes de la economía mundial. Opinan que ante todo hace falta acrecentar la producción, para lo cual debía de recurrirse, en primer análisis, y en una medida mucho más intensa que antes, al capital nacional. Se dan cuenta, por supuesto, de que la explotación de los ricos tesoros del subsuelo de los diferentes países y su industrialización no podrán llevarse a cabo, al menos no por el momento, sin ayuda del capital extranjero. Gracias al nuevo principio de la reciprocidad de la política comercial, proclamado principalmente por Alemania, se ha llegado a la conclusión de que justamente este principio es el que más conviene a las necesidades económicas de los países sudamericanos. Porque el intercambio mercantil a base del «do ut des», emprendido sistemáticamente por el gobierno alemán en el comercio mundial, ha modificado también del todo el aspecto del comercio exterior sudamericano. En efecto, de esta forma los países del continente sudamericano han podido sustraerse a la explotación puramente capitalista del extranjero, haciendo de las fuerzas económicas nacionales elementos básicos eficaces del comercio exterior. El fundamental concepto alemán de que primero importa inmunizar al propio país contra las crisis económicas, comenzando por el mercado interior, a fin de que llegue a ser un factor seguro en el dominio del comercio internacional de mercancías, ha probado su eficacia sobre todo en el negocio con Sudamérica, y esto en bien de ambas partes. En efecto, en tanto que la contratación de capital puramente, implica para la parte que solicita el crédito o empréstito una carga de intereses, por lo general, bastante considerable, sin que ello impulse siempre a las fuerzas económicas propiamente dichas, el sistema alemán de política comercial, fundado en el principio de la reciprocidad, se ha desarrollado en tal forma que en muchos casos el capital es substituído por la entrega de mercancías. Siga un ejemplo de los métodos diversos que se aplican en el campo de la competencia entre los EE. UU. de la América del Norte y Alemania en el mercado sudamericano. Como es del dominio general, el banco de Importaciones y Exportaciones del Estado norte-americano ha recibido el encargo—probablemente con el fin de apoyar las tendencias pan-americanas de Washington—de dedicarse, en una medida más intensa que antes y con ayuda de las «balas de plata» al financiamiento de las exportaciones a Sudamérica. Es más que dudoso, en este caso, si los países sudamericanos recabarán ventaja positiva alguna en la venta de sus productos, pues la estadística indica que con esta movilización de la potencia capitalista norte-americana el negocio se realizará, exclusivamente, a expensas de los países sudamericanos. El superávit de exportación de los EE. UU. de la América del Norte se cifraba, en los primeros ocho meses del año de 1938, en

32 millones de dólares aproximadamente, resultado que no puede calificarse de muy favorable para los países sudamericanos. Esto quiere decir que los EE. UU. de la América del Norte, por la estructura de su economía nacional, semejante a la de Sudamérica, no están de ninguna manera en situación de absorber en cantidades suficientes productos sudamericanos, tales como trigo, ganado, algodón, cobre y minerales, puesto que ellos mismos necesitan exportar productos análogos.



*Ernst Reichard, Presidente del Consejo Promotor de la Economía Alemana*

Frente a esta evolución del comercio «panamericano», el desarrollo del comercio exterior germano-sudamericano presenta un aspecto muy distinto (en millones de RM):

	Importación alemana proveniente de Sudamérica	Exportación alemana a Sudamérica
1932 . . . . .	443,8	235,1
1933 . . . . .	386,6	286,1
1934 . . . . .	419,3	265,5
1935 . . . . .	546,5	390,8
1936 . . . . .	534,5	508,5
1937 . . . . .	850,1	652,1
Enero a junio 1937 .	372,4	280,0
Enero a junio 1938 .	412,4	220,4

La tabla precedente demuestra claramente que el sistema alemán, que funciona sin auxilio del capital, favorece a ambas partes por igual, porque los factores de economía interior de ambos países concertantes se complementan de un modo absolutamente natural. Gracias a este género de intercambio de mercancías, Alemania ha llegado a ser un cliente seguro y, lo que es más importante aun, un comprador excelente de los productos de Sudamérica, en tanto que los EE. UU. se aprovechan de su ofensiva capitalista en Sudamérica y del sistema de la nación más favorecida de un modo muy parcial en exclusivo beneficio propio.

Una prueba clásica a este respecto nos ofrece la evolución del comercio exterior yanqui-brasileño. Durante el 1<sup>er</sup> semestre de 1938, el Brasil aumentó sus importaciones de los Estados Unidos a 4,6 millones de £, pero sus exportaciones a ese país sufrieron una merma de más de un 25%.

*182 millones de habitantes*

tienen

Alemania y los demás Estados Centroeuropeos

unidos a Alemania por intensísimas tradicionales  
relaciones mercantiles para los cuales sirve en gran parte

Alemania de mercado de tránsito

\*

Los países centroeuropeos cuya

*importación*

ascendió en 1936 a

*10 252 millones de marcos oro*

constituyen el

mayor mercado consumidor efectivo y potencial  
del mundo

Considerando la creciente industrialización de los Estados sudamericanos, éstos se dirán desde su punto de vista, que la solución más conveniente del problema que presenta la realización de sus grandes proyectos de obras públicas sin apelar a los empréstitos del exterior consiste en recurrir a la industria alemana de medios de producción. Precisamente por el hecho de hallarse Alemania en la situación de utilizar en cantidades cada vez mayores las materias primas industriales y agrícolas que produce Sudamérica, y de estar dispuesta a pagar estas importaciones con máquinas y utillajes técnicos, necesarios para la modernización y el desenvolvimiento futuro de la economía de estos países, se complementan tan magníficamente estos dos grandes mercados y excelentes clientes recíprocos. Los países sudamericanos obrarían, por lo tanto, contra sus propios intereses al no seguir las leyes naturales de política comercial y al ceder nuevamente a la atracción de la política capitalista de empréstitos de otros países, la que, como nos enseña la experiencia, no redundo sino en beneficio de los prestamistas. La orientación del comercio exterior desde el punto de vista del capital, sistema preferido principalmente por las potencias anglo-sajonas, ha fracasado ya en un caso análogo: en la Europa del sudeste. Por esto es que donde existen economías nacionales de estructura idéntica, como en Sudamérica, se ha abandonado el sistema político de los empréstitos para adoptar el principio alemán de la reciprocidad. La consecuencia de esta reglamentación,

que es de provecho para ambas partes, porque es lógica y juiciosa, ha sido un retroceso continuo o, al menos, una pronunciada inestabilidad del comercio con las grandes potencias capitalistas, por una parte, en tanto que, por otra, se ha intensificado de un modo continuo el intercambio equilibrado de mercancías de los países agrícolas del sudeste de Europa con Alemania, país altamente industrializado, que suministra a las naciones carentes de capital, las máquinas de toda especie que ellas necesitan para el desenvolvimiento de su economía. He aquí un clásico ejemplo de la práctica de cómo es posible fomentar y desarrollar una economía nacional sólo por la vía de un legítimo intercambio recíproco de mercancías, sin ayuda financiera directa del extranjero. Pero estas correlaciones íntimas permiten reconocer al mismo tiempo que los países pobres en capital no dependen ya en ningún caso de la buena voluntad de los países ricos, pues la economía mundial del presente no se desarrolla ya como antes, dentro de los límites del control de divisas y del régimen de los contingentes, al «remolque» de los bancos, sino—en vista de la nacionalización cada vez más pronunciada de las diferentes economías nacionales y del intercambio cada vez más intenso entre grandes sectores económicos—sobre la base de la compensación natural, la que, automáticamente, relega a segundo lugar la importancia del dinero como instrumento de la política comercial.

# VISITE USTED LA FERIA DE LEIPZIG



## DE PRIMAVERA DE 1939

El mercado de compras más ventajoso del mundo.

(Apertura el 5 de marzo)

Más de 9 500 expositores de 25 países.

Más de 300 000 compradores de 76 naciones.

P í d a n s e i n f o r m e s a l

## LEIPZIGER MESSAMT · LEIPZIG

## ¿Cooperación intelectual?

por ADOLFO AGORIO, Montevideo

Las sucesivas Conferencias Panamericanas, absorbidas principalmente por preocupaciones de orden político, no han abordado sino de manera superficial los problemas de la cultura. Sin embargo, para el destino de los países americanos de habla española y portuguesa, es fundamental el primado de la causa del espíritu sobre la materia. Nuestra crisis histórica es un asunto de cultura, o si se quiere, una cuestión de esencia pedagógica. Lo que se ha llamado hasta ahora «cooperación intelectual» resulta una fórmula vaga que sirve para disfrazar la falta de directivas recias que aseguren la unidad espiritual del hispanismo en América. Los políticos profesionales que casi siempre concurren a los torneos oratorios del panamericanismo, no son, por lo general, modelos de genio profético. Apenas sí se sienten capaces de percibir medianamente la pequeña realidad que tienen bajo sus sentidos. De ahí su apego incondicional a las palabras mágicas que no dicen nada a su espíritu, pero que tampoco significan el menor esfuerzo para traducir las intenciones en actos. Por otra parte, la América hispano-criolla ha empezado a reaccionar contra ese tipo inconfundible de diplomático literatoide, superficial, irreflexivo, que no se conoce en ninguna otra parte del mundo. Es lógico que los agentes de esa diplomacia vivan en la más humillante servidumbre de la frase. De ahí que para tales espíritus las asambleas donde se discuten los problemas vitales del continente no constituyan más que un pretexto para satisfacer su vanidad. Afortunadamente, los signos de la nueva dirección espiritual se observan ahora en esa magnífica unanimidad de los hombres de pensamiento americano que ven en la raíz del hispanismo auténtico el único elemento posible para restablecer el ritmo de nuestra historia común. América disfrutó en el pasado los beneficios de la cultura mediterránea grecorromana. Pero esa fuerza no le vino directamente por gracia divina, sino a través de España. Las disciplinas jerárquicas de la hispanidad no fueron una creación espontánea del genio español. A través del sentido de inmortalidad del ideal cristiano, el imperio donde no se ponía el sol, incorporó los valores humanos del helenismo y la subordinación armoniosa del mundo romano. En los siglos XV y XVI, España fué el símbolo más abnegado de la cultura occidental en el Mundo. Luchó por ella contra el turco, el judío, el berberisco y el indio. No solamente en Europa, sino en Asia, Africa y América, el genio hispánico marcó el derrotero a la nueva humanidad. Si nuestra América no conoció la luz mediterránea greco-latina sino como una continuación del espíritu de España, sería absurdo pretender restablecer la cultura propia, rompiendo los nexos lógicos de la historia. Nuestra clasicidad es hispánica como resulta español también nuestro humanismo. De ahí que las fórmulas de cooperación intelectual amparadas por la bandera de Washington, pero fabricadas en realidad por los circuncisos de Wall Street, no tienen ningún significado para nosotros. Y conste que al hablar de hispanidad, no excluyó a Portugal, cuyo genio civilizador redimió medio mundo, donde nobles es-

píritus como Anthero de Quental y Oliveira Martins comprendieron la grandeza de un destino ibérico que ha renacido en tierra americana con el Brasil, cada vez más potente bajo los signos de la armonía continental. Como lo escribí mientras se realizaba la conferencia panamericana de Montevideo, en diciembre de 1933, vuelvo a repetirlo ahora. Se observa en las nuevas generaciones hispanoamericanas un vivo deseo de colaborar lealmente con los Estados Unidos de América. Pero debe entenderse bien que esa colaboración no implica ni aceptar una cultura extraña ni falsificar nuestro genio histórico. Mientras se persista por el Gobierno de Washington en favorecer una escala de subalternizaciones impuestas para las necesidades de la expansión económica, el panamericanismo está destinado al fracaso. En el plano de la cultura es donde más todavía se necesita utilizar y contemporizar para descubrir las zonas de conciliación entre el concepto vital y realista de los puritanos que formaron la nueva Inglaterra y el idealismo jerárquico del conquistador español del siglo XVI. No fué ningún filósofo, sino un poeta visionario como Ruben Darío, quien descubrió ese sutil antagonismo entre el yanqui monstruosamente mercantilizado por el materialismo talmúdico y nuestra América ingenua «que aun rezaba el *padre nuestro* y hablaba el español». Por su parte nuestro Rodó comprendió en su «*Ariel*», la dolorosa trasmutación bajo el acicate de la judería bancaria, del viejo puritano que había civilizado el desierto, ganando al piel roja inmensos territorios. Ahora no era solamente la loca carrera detrás del dólar, sino un imperialismo mal disimulado bajo la verborrea diplomática de la amistad. ¿Cooperación intelectual? No pedimos otra cosa. Pero substituir la física capitalista por el materialismo soviético no es cambiar demasiado. A esa máscara seductora que oculta las formas más groseras de vida es lo que nuestros «hermanos del norte» llaman idealismo. Cooperación a base de adulterar nuestros modos legítimos de pensamiento no es nada más que servidumbre. ¿Qué ganaríamos, espiritualmente, imitando las nieblas retóricas de Mencken, las descomposiciones de Sherwood Anderson, los exotismos de Sinclair Lewis, o la ansiedad desesperada de Teodoro Dreiser? Todo eso resulta incompatible con nuestra tradición hispánica. Aun el mismo Waldo Frank, cuya actitud mental es más bien amistosa para los ibero-americanos, nos considera a través de páginas impregnadas de ese género de bolchevismo cristiano que constituye actualmente la expresión máxima de la cursilería. Por otra parte, juzgarnos con espíritu de coleccionista, catalogarnos con la misma curiosidad con la cual Pierre Loti amontonaba sus japonerías, no significa tampoco ningún esfuerzo serio para comprendernos. No pretendemos influenciar a nadie con lo que tiene de original nuestra tradición de cultura. Pero debemos rechazar todo lo que pretenda deformar el destino de la América hispano-criolla. Sólo existe una manera noble de elevar una vida que no podrá ser vivida con dignidad sino de acuerdo con el genio de nuestra historia.

# Un viaje relámpago por Alemania

por CARLOTA ANDRÉE

## II.\*

POCAS horas después de mi llegada a Berlín recibí una carta del distinguido jefe de los Servicios de Turismo. La carta me fué entregada por una gentilísima dama que trabaja como intérprete en esos servicios. El señor Jefe de Turismo me ofrecía en su carta todas las facilidades posibles para hacer mi viaje agradable y fácil y ponía a mi disposición a la señorita portadora de la carta para que me acompañara en mis visitas a la ciudad y compras en las tiendas. «Es nuestro deseo más ardiente, decía la carta, retribuir en lo posible a los distinguidos huéspedes chilenos, las finas atenciones que reciben nuestros compatriotas en su hospitalario país.»

En realidad, viajar por Alemania, es un placer para los sud-americanos, pues se nos distingue con especial afecto. El Instituto Ibero-Americano es el hogar de los sud-americanos. Allí todo el mundo habla español, nuestras banderas, nuestros libros, los retratos de nuestros próceres de la patria, son los adornos de la gran casa. Una magnífica sala de conferencias acoge a todos los escritores, periodistas, artistas de la América-Latina; en salas diversas dedicadas a cada país, se exhiben los productos de la tierra, de la minas y de las industrias de América. El tiempo se hace escaso para visitarlo todo, pues en Alemania no hay nada que ocultar.

La alegría de sus habitantes es contagiosa y algo verdaderamente asombroso es que en los sitios de recreo como cafés, casinos, teatros, restaurantes, cabarets, etc., se vea un número mayor de alemanes mismos que de extranjeros. Esto me llamó la atención, pues en las grandes capitales europeas es corriente observar que los habitantes del país no pueden darse el lujo de frecuentar los sitios de reunión en donde naturalmente los precios son más altos, quedando, por lo tanto, esos lugares mantenidos casi exclusivamente por la visita de los turistas.

La nueva arquitectura de la Grande Alemania es muy hermosa. Su estilo de líneas muy puras se mantiene dentro de una altura armoniosa. Por todas partes hierve la floración de una nueva vida: Alemania no sólo está reconstruyendo la Nación, su alma y su pueblo, sino que también edificios de majestuosa belleza brotan de su suelo, mientras las más soñadas carreteras y auto-vías unen las ciudades, haciendo de la Gran Nación una sola casa, una sola familia que lucha tras un solo fin, que es, la grandeza de su patria. Los nuevos estadios, la Casa de Música para el Pueblo, los palacios de arte, las plazas monumentales, los puentes grandiosos, transforman las ciudades y pueblos, dándole a Alemania un carácter de poderío y grandeza extraordinarios.

Tuve la suerte de encontrarme en un tren con un grupo de jóvenes pertenecientes al Servicio de Trabajo. Antes de conversar con ellos los observé primero

con admiración. ¡Qué juventud tan sana, tan fuerte y alegre!

Vestidos con un uniforme impecable, de modales distinguidos, estos muchachos durante seis meses permanecen en las brigadas del Servicio de Trabajo Alemán. Allí, la juventud alemana de todas las clases sociales y de todas las ramas de estudio incluyendo las superiores, aprenden a trabajar la tierra, secar pantanos, construir puentes y caminos, aprenden a ser obrero y patrón, a obedecer y a mandar, a cumplir deberes y a exigir derechos, a conocerse entre hermanos y apreciar la vida; en esos seis meses de trabajo todo joven alemán ha «construido» algo de su patria, se ha convertido en un positivo valor humano al servicio de la vida nacional y de su familia. Desgraciadamente estos hechos extraordinarios de fervor patriótico son malamente comentados en otros países, creándose una opinión mundial desfavorable para la Nación Alemana. La creencia general es que Alemania es un pueblo oprimido, y es ése un lamentable error. La idiosincracia de ese país es muy diferente a la de los demás y pretender criticar sus sistemas es una torpeza, pues no caben comparaciones.

Para obtener lo que Hitler ha hecho de su pueblo en tan pocos años, se necesita que ese mismo pueblo esté convencido de que su jefe, «su guía» sólo ambiciona la grandeza de la Patria, porque en Alemania, el interés nacional es la aspiración suprema de todos sus habitantes.

El Trabajo y el Orden son ley de vida en Alemania. El turista que viaja solo y que sabe observar, se queda sorprendido de la actividad reinante. Todo el mundo trabaja.

Las mujeres toman parte preponderante en el trabajo activo. Sin embargo, para aquéllos que todavía no han podido encontrar trabajo ni pan no están condenados a morir por falta de él. Con este fin existe la Obra del Socorro de Invierno. Toda la nación participa en el mantenimiento de esta Obra. Con el dinero reunido en las colectas se mantienen las familias de los más necesitados. Ya no se ve en Alemania, que en los días de crudo invierno, vayan los niños pobres al colegio sin zapato y pisando la nieve. Jamás vi en Alemania, por más que visitara muchos pueblos y casas de campesinos a un ser andrajoso o descalzo. En cambio, tuve lugar a ver en un «Domingo del Plato Unico» el almuerzo gratuito que se le da a los pobres con el dinero ahorrado por las dueñas de casa acomodadas que en ese día confeccionan para su hogar un plato único y obsequian a la Obra de Socorro el valor del otro plato suprimido voluntariamente.

En ese día, como he dicho, se les sirve a los indigentes un almuerzo gratuito y es digno de presenciar como un ejemplo, la compostura, limpieza, cultura y buena presentación de ese público que recibe tal almuerzo.

(Continuará.)

\* Véase «Revista Alemana N.º 26, pág. 34.

# Ibero-América en Berlín

*En honor de una delegación industrial española.*

UN testimonio elocuente del agrado que produjo su visita fué la manifestación que el Instituto Ibero-Americano ofreció a la delegación industrial española que, de tránsito al Congreso del Partido Nacional-socialista en Nürnberg permaneció algunos días en esta capital. Los discursos cambiados en esta oportunidad entre el presidente del Instituto Ibero-Americano, embajador general Faupel, y coronel José Gutiérrez de la Higuera, portavoz de dicha delegación, reflejaron fielmente las simpatías mutuas entre los pueblos alemán y español.

*Manifestación a un grupo de turistas portugueses.*

A una simpática reunión dió lugar la recepción ofrecida por el Instituto Ibero-Americano y el Servicio de Intercambio Académico en honor de un grupo de 136 turistas portugueses que visitaron algunas ciudades del Reich.

Saludó a los huéspedes el embajador general Faupel, congratulándoles por los progresos de su patria bajo la égida de sus grandes estadistas general Carmona y ministro-presidente Salazar. Por parte de los visitantes expresaron sus agradecimientos el doctor Valdés, organizador del viaje en referencia, y el señor Antonio

Montés quien, a la vez, hizo entrega al Instituto de un libro de Luis Teixeira sobre Salazar. Dió mayor realce a la hermosa fiesta la presencia del ministro de Portugal, Exmo. señor Alberto Veiga Simões.

*Dos delegaciones juveniles españolas de visita en Berlín.  
Recepción en el Instituto Ibero-Americano.*

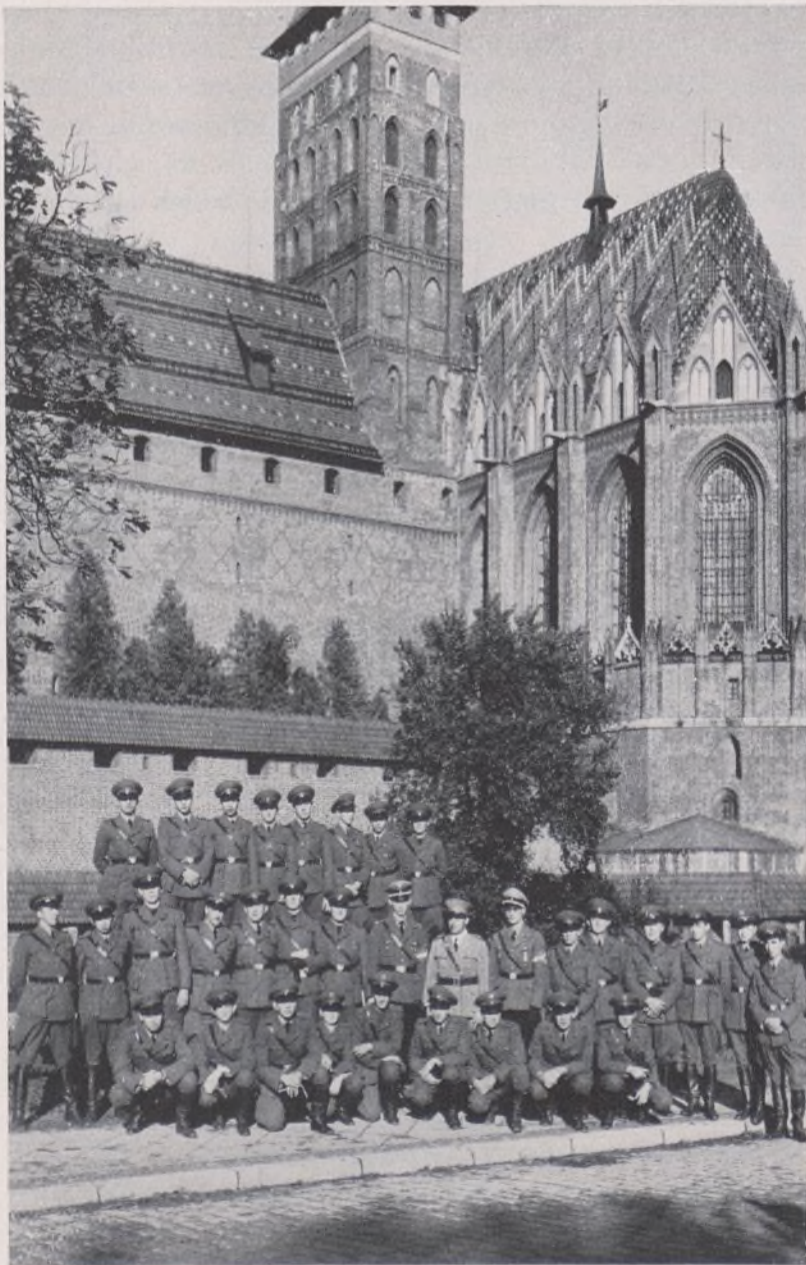
Invitadas por la Jefatura de la Juventud del Reich y la Sociedad Germano-Española, respectivamente, dos delegaciones juveniles españolas pasaron algunas semanas en esta urbe, dedicándose al estudio de diversos aspectos de la vida social y educacional alemana.

Los simpáticos visitantes fueron obsequiados con un té en el Instituto Ibero-Americano, al que asistió el Exmo. señor embajador de España, almirante Antonio Magaz Marqués de Magaz, entre quien y el presidente del Instituto se cambiaron conceptuosos discursos que, refiriéndose a la tirante situación internacional de aquellos días, subrayaron la amistad inalterable entre España y Alemania. Una nota de especial atracción dieron algunas canciones españolas interpretadas con todo acierto por los componentes de las dos delegaciones.

*Una delegación juvenil boliviana se incorpora  
por diez meses a la Juventud Hitleriana.  
Fué agasajada en el Instituto Ibero-Americano.*

A invitación de la Jefatura de la Juventud Hitleriana, se encuentra en Alemania una delegación juvenil boliviana que, presidida por el mayor Monje, se ha incorporado por diez meses a diversas unidades de dicha entidad para conocer de cerca la organización y vida de la juventud alemana.

Los jóvenes bolivianos, cuyo número asciende a 32, fueron acogidos con la mayor cordialidad en la capital del Reich, ofreciendo el Instituto Ibero-Americano una recepción en su honor, que se caracterizó por una atmósfera de especial cordialidad y camaradería. En un brillante discurso de salutación, el embajador general Faupel recordó el cuarto centenario de Chuquisaca e hizo hincapié en que las juventudes deben conocerse mejor para estrechar cada día más las mutuas relaciones amistosas. El mayor Monje agradeció en frases vibrantes la manifestación, destacando en forma muy conceptuosa la finalidad de la visita del grupo que preside a Alemania. En una alocución inspiradísima, el cónsul general de Bolivia en Hamburgo, doctor Daniel Bilbao Rioja dijo entre otras cosas: «Esta juventud que acaba de llegar de tierras lejanas, está entusiasmada y orgullosa de incorporarse al seno de la juventud alemana, para aprender y asimilar todas sus virtudes de organización, disciplina y trabajo, a fin de forjar después, en el corazón mismo de la América Meridional, una patria, a imagen y semejanza de esta Alemania de las grandezas materiales y espirituales.— Jóvenes bolivianos, estáis en el gran laboratorio del trabajo y de la acción. Con el corazón puesto constantemente en la patria lejana, abrid los ojos a las bellas realizaciones del progreso y la civilización, para que seáis mañana factores eficientes y decisivos en la vida nacional.»



*La delegación juvenil boliviana delante del castillo de Marienburg, en la Prusia Oriental*

*Recepción en el Palacio Presidencial de Panamá: S. E. el Presidente Dr. Juan Demóstenes Arosemena, al centro; General Italo Capanni, Ministro de Italia (derecha) y el Encargado de Negocios de Alemania D. Stephan Tauchnitz (izquierda)*



Después de una permanencia de 12 días en esta capital, la delegación siguió viaje a la Prusia Oriental, estando distribuida actualmente en grupos de a cuatro en distintas provincias del Reich.

*Manifestación de despedida  
a una delegación agrícola española.*

Destacadas proporciones alcanzó la manifestación de despedida que ofreció en el Instituto Ibero-Americano la Jefatura de la Clase de Productores de Subsistencias del Reich a un grupo de agrónomos españoles que, en misión oficial estudió durante tres meses la agricultura y la organización corporativa agrícola de Alemania. El embajador general Faupel saludó a la concurrencia y el señor Koerner, jefe provincial de la Clase de Productores de Subsistencias del Reich, expresó su placer por la visita de los distinguidos huéspedes, por parte de los cuales el doctor Santella agradeció la manifestación.

*Dos notables exposiciones de arte realizó  
el Instituto Ibero-Americano.*

En la primera quincena del mes de octubre, el Instituto Ibero-Americano y la Sociedad Germano-Española efectuaron una exposición pictórica en que pintores alemanes que han vivido en España y Portugal presentaron una colección de paisajes, retratos y escenas populares de aquellos países. Joseph Steib, Rudolf Veit, Hans-Otto Poppelreuter, Rudolf Brand, Lilia Busse, Will Faber y Theodor Werner resultaron intérpretes pictóricos de alta categoría de la península ibérica, de cuyos paisajes, hombres y aspectos típicos se han compenetrado como pocos otros.

En vista del éxito de dicha exposición, a fines de noviembre el Instituto Ibero-Americano organizó una muestra de obras del dibujante argentino Luis D. Caputo Demarco, de la escultora boliviana Marina Nuñez del Prado, del pintor uruguayo Guillermo Rodríguez, de los pintores H. Woermann y G. Huttula y del escultor J. Jaenichen, los tres últimos alemanes, que han residido algunos años en la Argentina y el Uruguay. Todos los artistas mencionados, cuyas obras son de alto valor artístico, merecieron elogiosos comentarios de la prensa berlinesa, contribuyendo ambas exposiciones

eficazmente a hacer conocer mejor a los países de referencia y su arte.

*Condecoraciones españolas al embajador general Faupel  
y al director de la Sociedad Comercial «Hisma»,  
señor Bernhardt.*

El Generalísimo Franco ha otorgado la Gran Cruz de Isabel La Católica al embajador general Faupel, en reconocimiento a sus méritos como primer embajador del Reich ante el Gobierno Nacional de España, y la



*Dr. Manuel Frontaura Argandoña, redactor en jefe del «Diario», de La Paz*

Gran Orden Imperial de las Flechas Rojas, en el grado de Comendador, al señor Bernhardt, una de las figuras más destacadas de la economía alemana, en virtud de sus méritos por el desarrollo de las relaciones comerciales germano-españolas.

*Centro de Estudios Técnicos y de Ingeniería.*

Bajo la presidencia honoraria del ministro de Correos del Reich doctor Ohnesorge, Primer Alcalde y Presidente Municipal de Berlín doctor Lippert y embajador general Faupel, se ha creado, anexo al Instituto Ibero-Americano, el Centro de Estudios Técnicos y de In-

geniería, con el objeto de atender en la mejor forma posible a todos los ingenieros y técnicos ibero-americanos que en número creciente vienen a Alemania para conocer de cerca sus progresos técnicos e industriales.

La nueva institución cuenta con el apoyo de los ministerios de Relaciones Exteriores y de Ciencias, Educación e Ilustración Popular del Reich, así como de la Unión de Ingenieros alemanes, las Politécnicas y la industria alemanas y constituirá indudablemente un nuevo y valioso eslabón en las relaciones entre Alemania y los países de habla castellana y portuguesa.

#### *Conferencias.*

##### *«Proceso de la cultura en Bolivia.»*

*El doctor Manuel Frontaura Argandoña, en el Instituto Ibero-Americano.*

Partiendo de la «función dinámica del acervo cultural», el conferenciante analizó la serie de culturas que se han sucedido en Bolivia o sea la de Tiahuanacu, la incásica y la colonial, calificó como la «Edad Media indoamericana» la era republicana del ochocientos y mostró cómo debe aplicarse a la cultura del país todos los valores que ha dejado el pasado para que adquiera una personalidad propia, terminando por hacer resaltar los elementos espirituales de resurgimiento que se denotan en la actualidad en Bolivia.

##### *Influencia del paisaje en el barroco sudamericano.*

*El profesor Angel Guido, en el Seminario Románico.*

Ofreció una síntesis de la evolución de la arquitectura barroco hispana. Siguió el proceso de infiltración del arte autóctono en las formas españolas y examinó la fusión de los dos elementos artísticos, poniendo el ejemplo de templos y construcciones de aquella época, que mostró en bien escogidas proyecciones luminosas.

##### *«Arquitectura colonial mexicana.»*

*La señora Oetling-Kappler, en el Instituto Ibero-Americano.*

Analizando los diferentes estilos que se sucedieron desde los tiempos de Cortez hasta la guerra de la independencia, la conferenciante puso de relieve que durante el paso del barroco al churrigueresco, y gracias a la influencia creciente del artesanado indígena, se formó un arte nacional, evidenciando que, a la larga, los elementos raciales se imponen en el arte de un pueblo. La interesante conferencia, fruto de un estudio de dos años en el país, iba acompañada de proyecciones luminosas.

##### *«Las Azores.»*

*El profesor Schmidt, en el Instituto Ibero-Americano.*

Dentro de un ciclo de conferencias organizado por la Gesellschaft für Länderkunde (Sociedad de divulgación geográfica), el profesor Schmidt del Museo Botánico de Dahlem refirió sus impresiones y observaciones recogidas en un viaje de estudio por esas islas, ofreciendo una exposición interesante de sus encantos naturales, su cultura y progresos.

##### *«Bolivia, país desconocido.»*

*Doctor Manuel Frontaura Argandoña, en el Humboldt-Club.*

Al contraste con los textos geográficos que describen a Bolivia tal como era durante el siglo pasado y los turistas y viajeros que escriben o hablan del país sólo en todo cuanto tiene de pintoresco y típico, el con-

ferenciante, invitando a la concurrencia a hacer junto con él un viaje ideal por su patria, presentó a la república boliviana tal como es hoy día.

El mismo conferencista habló también sobre «Industria y Comercio en Bolivia» ante los profesores de habla castellana de Berlín.

##### *«Mi visión sobre la reacción de España Nacional ante la invasión marxista.»*

*La señora Jiménez, en el Humboldt-Club.*

Estableció una comparación entre la vida en Madrid en los días anteriores al movimiento salvador nacionalista, así como en los primeros meses de la guerra civil—hasta que tuvo la suerte de salir de «aquel infierno»—y la vida en las ciudades y pueblos nacionales. Luego se refirió a lo que, como enfermera, ha visto en el frente de combate, resultando sus impresionantes frases todo un himno al heroísmo de los soldados de Franco, quienes harán triunfar la sagrada causa de la España Nacional.

##### *Ciclo de conferencias sobre España en la Lessing-Hochschule.*

El doctor Konetzke, conocedor profundo de la historia española, disertó sobre los siguientes temas: Las bases de la historia española. Raza y nacionalidad en la península ibérica. Isabel La Católica y Fernando de Aragón. La fundación del Estado nacional español y los principios del imperio colonial. — Carlos V. Imperio español e imperio universal. — Felipe II. La preponderancia española en la época de la contrarreforma.

##### *Actividades de la Academia Médica Germano-Ibero-Americana.*

Con afluencia creciente de profesionales ibero-americanos y alemanes dicha Academia siguió celebrando sus acostumbradas reuniones científico-sociales, dictando en la primera del trimestre de referencia el doctor Martins Costa, catedrático de pediatría de la Facultad de Medicina de Porto Alegre, una conferencia sobre «Piurias en la infancia», en la que puso de relieve la influencia de la pediatría alemana en Ibero-América. En la segunda de estas reuniones se estrenaron películas médicas de alto interés científico. Ambas sesiones fueron seguidas de animados cambios de ideas y experiencias.

##### *Un éxito extraordinario alcanzó el segundo concierto de Cristina Maristany en la capital del Reich.*

Un público desbordante de entusiasmo escuchó a Cristina Maristany en la Beethovensaal, una de las salas de concierto más grandes de Berlín, premiando con nutridos aplausos todas las canciones—las españolas e ibero-americanas en especial—en cuya ejecución magistral la soprano brasileña volvió a acreditar, aparte de su voz hermosa, un temperamento musical superior y una comprensión artística poco comunes.

##### *Distinguidos visitantes ibero-americanos.*

Desde hace algunas semanas se encuentra en Berlín el doctor Manuel Frontaura Argandoña, jefe de redacción de El Diario de La Paz. El distinguido periodista, que es un verdadero amigo y admirador de Alemania, se dedica al estudio de la obra social del nacio-

nalsocialismo, realizando al mismo tiempo una verdadera obra de propaganda en favor de su patria.

Por tres semanas fué huésped de esta capital el profesor Roberto Munizaga, catedrático del Instituto Pedagógico de Santiago de Chile. Vino con el objeto de hacer estudios sociológicos y pedagógicos.

Entre los numerosos médicos ibero-americanos venidos para conocer los adelantos de la medicina alemana, mencionamos al doctor Mauricio Dávila, catedrático de la Universidad de San Marcos de Lima y director de la Revista Médica Peruana.

De paso estuvo el profesor Angel Guido, eminente catedrático argentino, que estudió varios aspectos de la arquitectura y urbanismo en Alemania.

Todas las personalidades anotadas, entre muchas otras, fueron atendidas por el Instituto Ibero-Americano.

#### *Música boliviana.*

*Estreno del «ballet» Amerindia de José María Velasco Maidana.*

Patrocinado por la Legación de Bolivia en Berlín y el presidente del Instituto Ibero-Americano, embajador general Faupel, se estrenó en el Instituto Superior de Música el «ballet» Amerindia del compositor boliviano José María Velasco Maidana.

Girando alrededor de la figura de «Khusillo», el muñeco festivo de los aimarás, los siete cuadros de que se compone este «ballet» nos presentan escenas de vida, costumbres y leyendas de los tiempos prehistóricos bolivianos, así como algunas danzas populares de la Bolivia de hoy día.

El estreno del «ballet», interpretado con perfecta compenetración de este aspecto del arte americano por un grupo del «Escenario Alemán de Danza», constituyó un éxito completo, encontrando la música de

Velasco Maidana, que busca nuevas formas de expresión para los motivos autóctonos que le dan su sello característico, un eco favorable ante el público alemán.

#### *Velada de arte en beneficio de los heridos de la España Nacional en la Harnack-Haus.*

Una bella demostración de las simpatías mutuas entre Alemania y España, al par que un rotundo éxito artístico y financiero, fué la función en beneficio de los heridos de la España Nacional, efectuada bajo los auspicios del Excmo. señor embajador de España, almirante marqués de Magaz, y el presidente de la Sociedad Germano-Española, embajador general Faupel, y preparada por conocidos artistas españoles y alemanes y un núcleo español de aficionados al arte.

La brillante función, con motivo de la cual el ministro-presidente y mariscal Göring envió un telegrama formulando votos por su éxito, se vió concurrida por lo más saliente de los círculos diplomáticos, oficiales y sociales de esta capital.

Inició la representación la comedia «Se la dan al más pintado» de María Rita Fons de Jacob, pieza divertida, cuyos papeles encarnaron con la mayor desenvoltura escénica la señora Jiménez, las señoritas López y Jiménez y los señores Martínez Pérez, Collado y Burmester. María Esparza, la célebre ex primera bailarina de la Ópera de Madrid, confirmó nuevamente su fama de intérprete expresiva de las danzas españolas. En canciones españolas y alemanas el notable barítono Martínez Pérez hizo gala de sus mejores recursos vocales. Con gracia chispeante y hermosas voces los componentes de una delegación de jóvenes falangistas de visita en el Reich interpretaron aires populares españoles, poniendo término a la velada con la representación del cuadro alegórico «La Bandera».



*Velada en beneficio de los heridos de la España Nacional: en el escenario: María Esparza; primera fila: Sra. de Jacob, Cónsul General Sr. Carrero; Sra. Triviño; Princesa Pilar de Baviera; Primer Secretario de la Embajada de España Sr. Triviño; Sra. de Faupel*

# Crónica Transatlántica de Hamburgo

CON los primeros fríos de noviembre la vida hamburguesa cambia de faz y la ciudad, que de preferencia en el verano recibe al visitante extranjero, se concentra ahora en el trabajo intelectual. La Universidad Anseática y las numerosas y diversas instituciones culturales dan comienzo a sus programas de labor. Se destacan en especial todas aquellas que se dedican a la enseñanza de idiomas extranjeros, entre los cuales el español y el portugués toman cada día mayor importancia, dictándose cursos desde los más elementales hasta los más avanzados para traductores e intérpretes. Es ésta una clara manifestación del creciente interés que despiertan en Europa los países de habla española y portuguesa. En este último tiempo se ha podido observar que casi diariamente aparece un nuevo libro sobre los países ibero-americanos, Portugal o España. Sobre este último país principalmente, debido a su actual situación como escenario de una lucha política, que en cierta forma roza por lo menos en la epidermis de la vida de todos los países. E igualmente como en los escaparates de las librerías alemanas ocurre en Francia, Inglaterra, Holanda etc. El mundo de habla española y portuguesa marca en la actualidad los dos polos de la vida mundial: en España la tragedia, en América la paz. Por esta razón los programas de conferencias de las instituciones culturales hamburguesas están nutridos de temas sobre los países mencionados.

*La Universidad Anseática  
recibe a los estudiantes extranjeros.*

La filial hamburguesa de «El Servicio de Intercambio Académico» (Akademische Auslandsstelle) en unión con la Universidad Anseática han celebrado su tradicional fiesta de recepción a los estudiantes extranjeros antes de dar comienzo al nuevo semestre universitario. Es sabido que la Universidad Anseática es la que reúne en sus aulas al mayor número de representantes de los diversos países del mundo. La fiesta se inició con una velada, cuya introducción fué la salutación del profesor representante de la Universidad y del «Führer» de los estudiantes de Hamburgo. Se desarrolló un selecto programa de música orquestal y de coros y a continuación tuvo lugar la significativa ceremonia en que se llama a los representantes de cada país extranjero, quienes reciben las aclamaciones de la muchachada estudiantil asistente. La recepción finalizó con un animado baile en que se hizo derroche de buen humor y estrecha camaradería entre los estudiantes alemanes y estudiantes de casi todos los países del mundo.

## Conferencias.

*Con paleta y cámara a través de México y Centro-américa.*

Auspiciado por el Instituto Ibero-americano de Hamburgo, el Sr. Max Vollmberg dictó una conferen-



*Prof. Thomas R. Leighton, Director de la Escuela de Ingeniería*

*Prof. Dr. R. Grossmann, Director del Instituto Ibero-Americano de Hamburgo*

*Visita del Director del Instituto Ibero-Americano de Hamburgo Prof. Dr. R. Grossmann a Chile, Octubre 1938: Frente a la Escuela de Ingeniería con el Director de esta escuela Prof. D. Thomas R. Leighton (izquierda)*

*Almuerzo campestre en el fundo del Dr. Prado Tagle, cerca de Santiago de Chile: el Ministro de Sanidad Pública de Chile, Dr. Eduardo Cruz Coke, conversando con el Prof. Dr. Grossmann*



cia en el Museo Etnológico, ilustrada con proyecciones y cuadros originales. El Sr. Vollmberg ha vivido varios años en México y ha recorrido este país y Centroamérica acompañado de su paleta y de su cámara. Geólogo por afición y de profesión artista, ha sabido coger en el lente y en el lienzo la bravía nota tropical y las sublimidades del arte autóctono en sus propias fuentes. Con conocimiento y habilidad el conferencista supo mostrar el desarrollo y la influencia que éste último ejerce en las manifestaciones artísticas modernas de los países nombrados. Compenetrado de sus costumbres y con el modelo a la vista ha pintado bellos cuadros con estos motivos. El numeroso público asistente manifestó su reconocimiento a la obra artística y científica del Sr. Vollmberg.

#### *Santo Domingo de hoy.*

Invitados por la Sociedad Geográfica de Hamburgo (Geographische Gesellschaft), los profesores Dr. Adolfo Meyer y Dr. A. Welte de las Universidades Anseática y de Halle respectivamente, han dictado conferencias en las aulas universitarias de nuestra ciudad para dar a conocer a este importante país centro-americano. El Profesor Meyer es fundador y actual Director del Instituto Científico Domínico-alemán de la Ciudad Trujillo, cuya representación en Hamburgo tiene su sede en el Instituto Ibero-americano. La Universidad Anseática colabora en la obra de este nuevo instituto, el cual a su vez presta un gran servicio a la labor de investigación tropical alemana. Labor, que desde la pérdida de las colonias alemanas en Africa, se ha realizado en nuestro país con las mayores dificultades para nuestros investigadores.

El profesor Meyer, un conocedor de la vida dominicana, hizo a través de su disertación una completa sín-

tesis del desenvolvimiento histórico-político de la República Dominicana desde los tiempos de Colón. Remarcó en forma muy especial la obra constructiva del Presidente Trujillo lograda durante los ocho años de su Gobierno, en cuya continuación colabora aún hoy día y en el progreso material y social del país que le dan el carácter de un verdadero Estado moderno.

El Profesor Welte abordó el tema de la constitución física del país. Después de las informaciones preliminares sobre orografía, estructura, clima y distribución de la vegetación, cuyas explicaciones ilustró con los mapas respectivos, el conferencista se explayó en la estructura morfológica del país en las obras de colonización y en las características de la población, desde su base india e hispánica, hasta la influencia anglo-americana recibida y además se refirió en forma muy especial a los peligros de la población blanca del país dominicano por la cercanía de la República negra de Haiti. Por último habló de la importancia económica de las plantas naturales y de cultivo de Santo Domingo, principalmente de la caña de azúcar. El público asistente recibió la mejor lección objetiva sobre la República Dominicana por dos eminentes hombres de ciencia.

#### *Impresiones de un viaje por Sudamérica: Chile, Perú, Argentina y el Sur del Brasil.*

El Director del Instituto Ibero-americano, Prof. Dr. Grossmann, acaba de regresar de un viaje por Sudamérica, en el que tuvo la oportunidad de visitar Perú, Chile, Argentina y Brasil. Las observaciones recogidas en estos florecientes países sudamericanos han dado tema a su conferencia dictada en los salones del Hotel Atlantic, donde se congregó un numeroso y selecto público. El auditorio pudo seguir a través de las palabras del Prof. Grossmann, ilustradas con fotografías bien

escogidas, todas las alternativas de su interesante viaje, por aquellos países, en donde puede apreciarse en una sola mirada toda la escala del progreso humano desde las formas más primitivas de la vida hasta las más modernas las que se manifiestan en las capitales y en las grandes ciudades. Al término de su disertación el Prof. Grossmann hizo las siguientes afirmaciones sobre el continente sudamericano, como conclusiones obtenidas de sus impresiones personales. Primeramente la homogeneidad del continente llamado «Sudamérica», en el cual once Repúblicas diferentes hablan apenas dos idiomas distintos: español y portugués, practican una misma religión, tienen una historia común y un estrecho paralelismo en el proceso de su desenvolvimiento. Además, sobre todas las diferencias de carácter geográfico, político o social, se percibe un fluído que los une y se hace tangible frente a un tercero, denotando así la unidad sudamericana, que aunque todavía inconsciente, es una poderosa fuente de energía del continente. La segunda gran afirmación es el poderoso y creciente desarrollo de la conciencia nacional en todos los Estados sudamericanos, común e independiente de sus diferentes formas de Gobierno. Esta conciencia nacional, si antes ya era intensa, hoy en día ha recibido un impulso más con las ideologías de Alemania, Italia, Portugal y la España Nacional. Conciencia nacional que lucha por crear la forma específica sudamericana de un sistema de gobierno, cuya cristalización choca justamente con la influencia extranjera ya norteamericana o europea, siendo ésta última la dominante. Ante el posible interrogante de si pueden considerarse estas realidades como las precursoras de un alejamiento entre Europa y América, el conferencista ha contestado en forma optimista. En su opinión el reforzamiento de la conciencia sudamericana no significa una separación, sino sólo el que las relaciones de intercambio deben modificarse y hacerse contemplando la nueva realidad, pues Sudamérica no es como antes un campo raso, sino que allí existen circunstancias de orden espiritual y material que deben ser tomadas en cuenta. El rol, que corresponde desempeñar a Europa todavía por muchos años en Sudamérica, es el que se desprende de esta sutil observación del conferencista hecha en Argentina, en donde una máquina de fábrica, cuyas diferentes partes habían sido construídas en el país, no podía trabajar sin el motor, la parte más pequeña y a la vez más importante que debía ser adquirida en Europa. Dentro de este aspecto, Alemania tiene una tarea por realizar que el Continente Sudamericano sabrá aquilatar. Esta armonía se producirá más pronto y en forma más completa, cuando se realice un esfuerzo para hacer borrar muchos malentendidos surgidos especialmente en este último tiempo al rededor de conceptos fundamentales, como por ejemplo «raza» y «colonia», que son mal comprendidos en Sudamérica y a su vez los significados de «liberal», «conservador», «frente popular» son aquí en Alemania falsamente conceptuados. Y semejante a éstos habría que agregar muchos ejemplos más. El Prof. Grossmann

terminó con estas palabras textuales: «Y así Europa y por supuesto también Alemania tienen ante sí una grata tarea para llevar a cabo en Sudamérica y el que Sudamérica sea nacional no es un inconveniente, sino que justamente he ahí la razón.»

Después de la conferencia tuvo lugar una simpática reunión social que se prolongó hasta altas horas de la noche y durante la cual el profesor Grossmann recibió las felicitaciones de los representantes de la colonia ibero-americana, especialmente del cuerpo consular asistente, y de los distinguidos miembros de la Sociedad de Amigos del Instituto.

### Ilustres Visitantes.

#### *De Argentina.*

Invitado por el Gobierno del Reich estuvo de paso en Hamburgo para visitar a nuestro Instituto Ibero-americano el distinguido profesor argentino Sr. Angel Guido, catedrático de la Universidad del Litoral. El Sr. Guido se dedica especialmente a la historia del arte y en esta materia es uno de los más conocidos publicistas argentinos. El objeto de su visita fué conocer a la institución con la cual siempre había mantenido correspondencia de intercambio cultural y a la vez para obsequiar a la biblioteca del establecimiento sus últimas obras publicadas. Viajará a través de Alemania y visitará los principales centros artísticos de nuestro país.

#### *De Chile.*

En el vapor «Patria» arribó a Hamburgo el profesor Esteban Harismendy, director técnico de una de las escuelas industriales más importantes de Chile. El profesor Harismendy ha sido invitado por una de las instituciones culturales de Berlín y a la vez ha sido comisionado por el Ministerio de Instrucción de su país para hacer estudios de su especialidad en Alemania.

En el mismo vapor venía también el capitán de ejército Daniel Urrea Fuentes encargado por el Gobierno de Chile para hacer estudios técnicos en los talleres Zeiss.

#### *Un distinguido profesor de la Universidad de Chile.*

El profesor Roberto Munizaga Aguirre, uno de los elementos jóvenes más destacados de la Universidad de Chile, ha estado en nuestra ciudad completando un viaje de estudios que hiciera por Alemania, respondiendo a una invitación del Instituto Ibero-americano de Berlín y de la ciudad de Bremen, la cual lo declaró su huésped. El profesor Munizaga Aguirre es profesor de Filosofía y Sociología y ha estado en París invitado por el Gobierno francés. Este profesor, que se dedica a los altos problemas sociológicos y educacionales, nos ha manifestado que no deseaba regresar de Europa sin antes visitar nuestro país y conocer las nuevas instituciones alemanas. Ha tenido palabras de reconocimiento en favor de las muchas facilidades que se le otorgaron para realizar sus observaciones en Alemania.

17 DE FEBRERO – 5 DE MARZO



EXPOSICIÓN INTERNACIONAL DE  
AUTOMÓVILES Y MOTOCICLETAS  
BERLIN 1939

# 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



# 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

Neuer Jungfernstieg 16



## 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

# Venezuela y Alemania

## Estado actual y perspectivas de las relaciones comerciales

ENTRE los países del continente ibero-americano, Venezuela es el que mantiene las más antiguas relaciones con Alemania. Ya a principios del siglo XVI, no mucho tiempo después del descubrimiento de América y de su integración al ciclo cultural de occidente, este país fué confiado a la obra colonizadora de los Welser, comerciantes alemanes de Augsburgo. Su labor se prolongó allí hasta el año 1546, llevando al país muchos alemanes, quienes exploraron principalmente las regiones del oeste. En aquella época se fundaron numerosas poblaciones, entre éstas la importante ciudad comercial de Maracaibo. Siglos después, la obra trascendental del famoso explorador e investigador Alejandro von Humboldt, quien permaneció gran parte de su vida en Venezuela, contribuyó a estrechar aún los vínculos de unión entre este país y Alemania. No sin razón se ha llamado a la actividad científica de este prócer el segundo descubrimiento de Venezuela. Y la amistad que unió a Simón Bolívar y a Alejandro von Humboldt permanecerá imborrable a través de los tiempos.

Después de las guerras de la Independencia, también las relaciones comerciales se hicieron estrechas y fructíferas. Desde entonces muchos alemanes se han establecido en tierra venezolana y han colaborado en la formación del joven país. Aun hoy en día existe toda una serie de firmas que cuentan con una actividad de siglos en el comercio venezolano-alemán. Ya como

comerciantes u hombres de ciencia, personalidades alemanas se han sabido conquistar el aprecio y la estimación de la nación venezolana. Y al igual que esto es necesario remarcar que en Alemania se ha sabido aquilatar debidamente y no se olvidará jamás el hecho de que Venezuela durante la guerra mantuviera su estricta neutralidad.

Las relaciones culturales entre ambas naciones, las cuales se remontan al tiempo de Alejandro von Humboldt, se han cultivado y profundizado en la época de la postguerra. Después del injusto arrebato de las colonias alemanas, ha sido el Gobierno venezolano el que ha posibilitado la estadía en el país, en calidad de huéspedes, a los médicos hamburgueses especialistas en medicina tropical, como Fülleborn, Mühlens, Jahn y otros, para que se dedicasen de nuevo prácticamente al trabajo y a la investigación en el terreno de su especialidad junto con los médicos venezolanos.

Dentro de esta misma esfera existen entre Alemania y Venezuela numerosas y conocidas asociaciones e instituciones encargadas de estrechar los vínculos, entre los cuales desarrollan una sobresaliente labor la Sociedad Bolívar-Goethe y la Fundación Bolívar-Humboldt.

Desde hace ya varios decenios, la navegación alemana ha cerrado un eslabón aun más sólido en la amistad entre ambos pueblos. Regularmente por año corresponden sólo a Venezuela 100 partidas del movimiento transatlántico de Hamburgo, el puerto mayor de Ale-



*Venezuela: Caída de agua del Río Turikan, fuente de riqueza de hulla blanca*

mania. Por parte de Alemania este servicio es atendido por la Compañía Hamburgo-Americana, el Lloyd Norte-Alemán y la compañía naviera H. C. Horn; además por la compañía holandesa «Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Matschappij». Esta íntima unión de la navegación alemana con Venezuela se ha simbolizado en el nombre «Orinoco», que la Compañía Hamburgo-Americana ha dado a uno de sus más hermosos barcos y aun más en el obsequio de un busto de Bolívar, que hace algunos años hiciera el gobierno venezolano y el cual ha encontrado su sitio de honor en la moto-nave «Cordillera».

Es muy satisfactorio que el intercambio comercial entre Venezuela y Alemania desde hace ya algunos años haya experimentado un nuevo auge. Tomando como base la estadística oficial alemana se observa desde 1930, el siguiente movimiento de mercaderías entre ambos países:

<i>Comercio venezolano-alemán</i>		
	Exportación venezolana a Alemania	Importación venezolana de Alemania
	en millones de marcos	
1930 . . . .	21,6	32,8
1931 . . . .	14,1	14,3
1932 . . . .	9,1	8,8
1933 . . . .	8,1	7,8
1934 . . . .	7,2	6,7
1935 . . . .	8,5	13,8
1936 . . . .	14,1	24,1
1937 . . . .	23,7	42,7
1938 (once meses)	28,7	36,2

Venezuela provee a Alemania de café, cacao, pieles, cueros, aceite crudo sin refinar y maderas que contienen tanino. Por su parte Alemania exporta a Venezuela cañerías de acero, artículos de acero y de hierro, productos químicos y farmacéuticos, artículos de vidrio, cueros, textiles, principalmente artículos de algodón, de metal y electrotécnicos, cemento, artículos de óptica y de mecánica de precisión, artículos de cuero, cuchillería, máquinas, motores, herramientas, aperos de labranza, juguetes y además numerosísimos otros productos manufacturados de la industria alemana.

La base del comercio venezolano-alemán es el tratado de comercio y navegación del 26 de enero de 1909, en el cual ambos Estados han estipulado la cláusula de la nación más favorecida. El 1.º de diciembre de 1938 se puso en vigencia un convenio adicional a este contrato, que coloca al comercio de intercambio, cada vez mayor en estos últimos años, sobre una base aun más sólida. El acuerdo es válido por un año. No existen convenios de pago, sino que el intercambio de mercaderías se efectúa sobre la base de la reciprocidad, con la cual el pago se hace o por medio de la compensación o también por medio de divisas. No cabe duda que la introducción del sistema de compensación por marcos «Aski» ha contribuido en forma extraordinaria al aumento de las transacciones comerciales y ha sido para ambas partes de grandes y positivas ventajas.

Según las estadísticas venezolanas e igualmente según las alemanas se recibe la impresión de que Alemania, en el movimiento comercial entre ambos países,

obtiene un excedente de exportación. A este respecto hay que hacer notar que, en ambos casos, las anotaciones oficiales no corresponden exactamente a la realidad. Es sabido que el petróleo es el producto de exportación más importante de Venezuela, pues suma el 90 % del total de las exportaciones de este país. La parte mayor de este petróleo se embarca hacia las islas holandesas de Curazao y Aruba para su refinamiento, de donde es enviado a otros países en forma purificada. Gran parte de los aceites minerales fabricados allí llegan también a Alemania y aparecen aquí en las estadísticas como importaciones suministradas por la América holandesa, aun cuando en realidad se trata de productos provenientes de Venezuela.

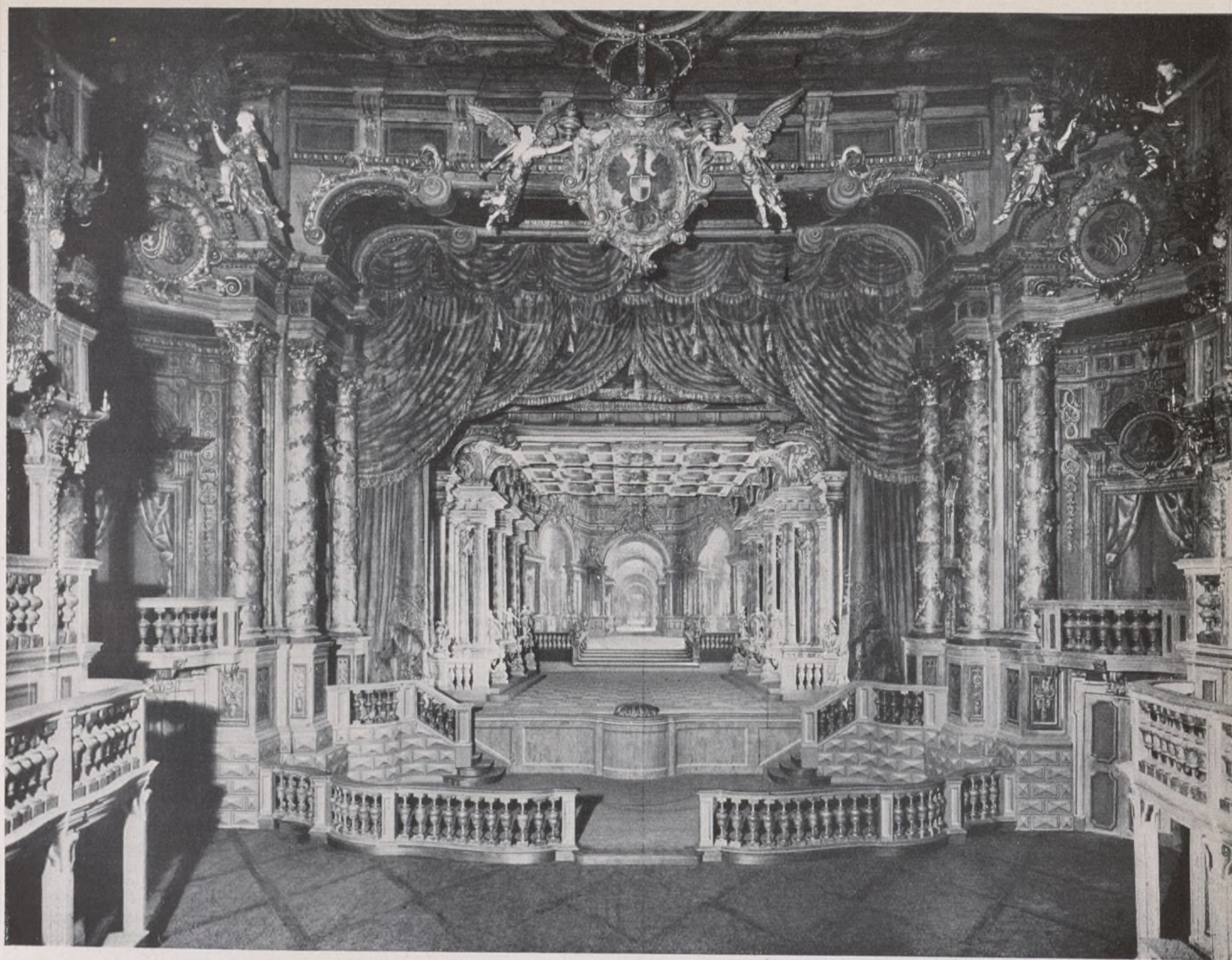
La gran importancia de Alemania como compradora de productos de Venezuela se aprecia claramente al estudiar más a fondo las clases de mercaderías venezolanas exportadas a Alemania. Mientras los otros grandes compradores de Venezuela, de preferencia adquieren petróleo, como por ejemplo los EE. UU., u oro como Inglaterra, Alemania en cambio es el mercado más importante de los productos agrícolas de Venezuela. Si desde 1934 hasta 1938 el movimiento comercial entre ambos países se ha quintuplicado, ello es una de las consecuencias de las grandes compras de café efectuadas por Alemania, las cuales desde 1935 han experimentado el siguiente desarrollo:

*Adquisiciones de café venezolano hechas por Alemania*

1935 . . . .	762.000 kg. por el valor de	6.920.000 RM.
1936 . . . .	1,249.000 kg. por el valor de	10.870.000 RM.
1937 . . . .	1.623.000 kg. por el valor de	14.960.000 RM.

Mientras en 1935 Venezuela figuraba en el séptimo lugar entre los proveedores de café de Alemania, ya en 1936 ocupaba el quinto. En la actualidad le corresponde el tercer lugar después del Brasil y Colombia. A causa de los elevados embarques de café para Alemania, se robusteció la capacidad adquisitiva de la agricultura venezolana, de manera que también se acrecentaron las adquisiciones de productos manufacturados alemanes. Desde hace ya mucho tiempo, con respecto a la cantidad y al valor, Alemania marcha a la cabeza de los compradores de café venezolano, adquiriendo alrededor de un tercio de la producción total. A esto hay que agregar como algo de especial importancia que el mercado alemán compra la mayor parte del «Café de Caracas», el de más alta calidad y por lo tanto a la vez el de más elevado precio. También con relación a los demás productos del suelo venezolano, en cuya exportación Venezuela está muy interesada, Alemania desempeña como compradora un rol decisivo. Deduciendo los embarques de petróleo y oro de la cantidad total de exportaciones venezolanas, la participación de Alemania asciende hoy en día al 25% aproximadamente de la exportación restante.

El hecho de que Venezuela en estos últimos años haya aumentado la importación de mercaderías alemanas, debe ser interpretado como la resultante natural de las fuertes compras hechas por Alemania. Y esto tanto más, por cuanto Alemania en comparación con otros países—que a pesar de sus reducidas adquisiciones han participado con elevadas cuotas en las importaciones de Venezuela—durante varios años ocupaba una situación desventajosa. La participación de Alemania en la importación venezolana, aun cuando



*Interior de la antigua Ópera del Margrave de Bayreuth, decorado por el célebre arquitecto italiano Bibiena, cuyo salón de espectáculos es considerado como el más hermoso e importante del estilo barroco en Alemania*

La reproducción perfecta de todos los detalles de grabados, como también de las impresiones en general de libros, revistas, catálogos y de todos los impresos de propaganda, es de importancia primordial

El efecto intachable de la impresión no se consigue sino empleando papel absolutamente adecuado

El papel alemán couché de dos lados para impresiones artísticas posee en máximo grado las cualidades imprescindibles para obtener impresiones óptimas



Marca registrada del papel alemán couché de dos lados para impresiones artísticas

los valores absolutos de las importaciones provenientes de Alemania han crecido, no ha experimentado un cambio de consideración comparada con los años anteriores. Así, por ejemplo, dentro de la importación total de Venezuela, correspondieron a Alemania en 1930 el 11,5%, en 1931 el 11,7% y en 1932 el 12,4%. Esta participación llegó a 13,6% en 1937, es decir que era la cuarta parte del 53,1% correspondiente a EE. UU.

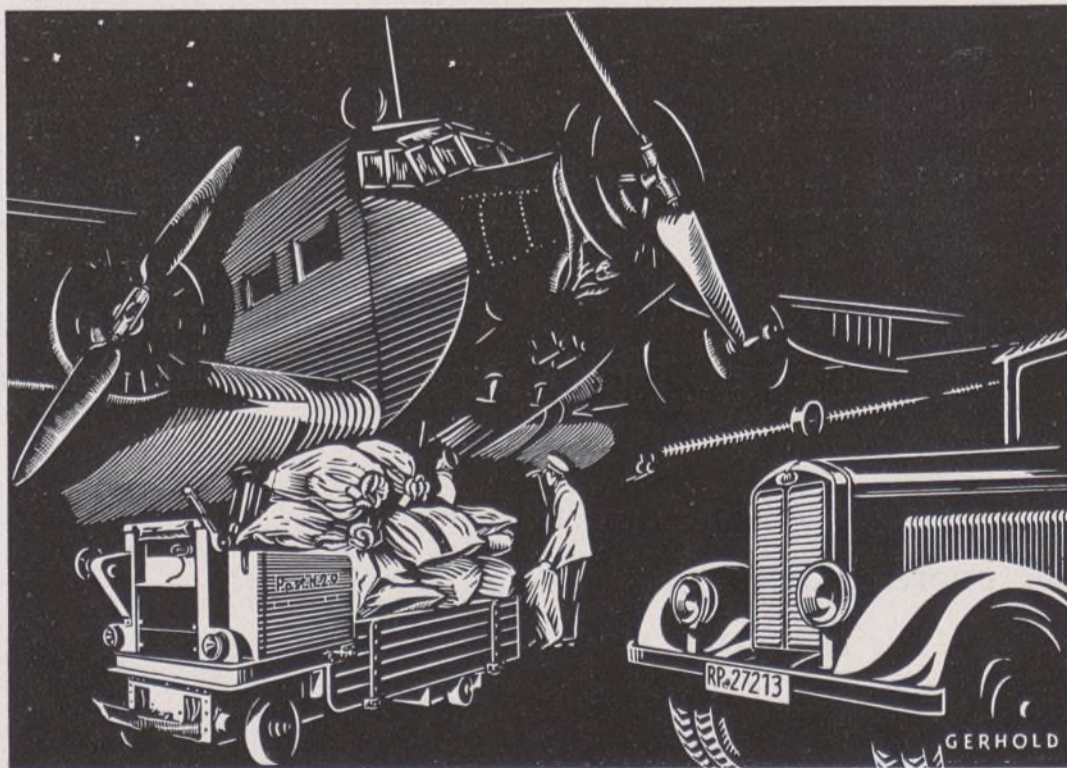
Las perspectivas para el futuro del comercio alemán-venezolano pueden considerarse como favorables. Por parte de Alemania se tiene el deseo de que, con la realización del *plan trienal venezolano* y tomando en cuenta las fuertes adquisiciones alemanas, la industria alemana obtenga la correspondiente compensación. Las posibilidades de proveimiento que se presentarán justamente para Alemania en la *concesión de obras públicas*, de hecho son enormes. La explotación más intensa de las riquezas naturales del país, el fomento de los medios de movilización, la industrialización, el mejoramiento de puertos, el acrecentamiento de la producción industrial y agrícola, el desenvolvimiento de la explotación minera, la edificación de hospitales, el fomento del turismo y con esto la correspondiente instalación de hoteles, proyectos todos éstos que Venezuela realizará en el futuro, conducirán sin duda a un fuerte aumento del volumen de importación en los años venideros. La industria alemana está preparada para colaborar en toda forma al mayor desenvolvimiento económico de Venezuela. Para esto podrá poner a la disposición todas las mercaderías y materiales que sean menester, tales como máquinas, mo-

tores y artefactos, herramientas, cemento y productos técnicos de toda naturaleza.

En la proporción en que Venezuela aumente sus adquisiciones de mercaderías alemanas, Alemania por su parte elevará las suyas de productos venezolanos. El mercado alemán es muy extenso y tiene una capacidad de absorción enorme, puesto que le incumbe proveer de todo género de productos de calidad superior a una población de 80 millones de consumidores de un elevado tren de vida. Eliminadas todas las oscilaciones de coyuntura de la economía alemana por medio de una rígida política económica, Alemania constituye además un mercado de consumo seguro. Si Venezuela, por ejemplo, está dispuesta a vender aceite crudo de su propia producción en gran escala por vía directa, Alemania aceptará gustosamente grandes cantidades de este producto.

Por lo tanto existen posibilidades duraderas para un intercambio de mercaderías sin cesar creciente entre ambos países, pues el auge de Venezuela observado en Alemania con admiración y reconocimiento, se encuentra en muchos aspectos sólo en sus comienzos. Mas no sólo respecto al logro de un justo rendimiento en el mutuo intercambio manifiéstase una notable unanimidad de pareceres entre Venezuela y Alemania, sino también en el terreno político, rechazando al comunismo. En este mismo sentido Alemania mira con profundas simpatías el programa de «Dignidad Nacional y Justicia Social» establecido por el Gobierno venezolano, que constituye una garantía de que Venezuela decidirá siempre de sus propios asuntos como Estado independiente y soberano.

## Correo aéreo hacia todas partes del mundo



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

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

### El servicio aéreo Sudamérica—Europa

se efectúa dos veces por semana:

en 2 1/2 días de Río de Janeiro a Europa / en 3 1/2 días de Buenos Aires a Europa / en 4 1/2 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

# La feria de primavera de Leipzig: los grandes almacenes del mundo

por LUDWIG FICHTE, Vicepresidente de la Oficina de las Ferias de Leipzig

AVANZANDO penosamente por la medioeval ruta de comercio, hundidas las ruedas casi hasta el eje en la arena y el polvo de la calzada, iba un enorme carro cubierto, lleno de mercancías, en dirección a Leipzig, sede de los mercados comerciales a la que ya siete siglos antes de nuestra época se dirigían los

la industria, cuando por medio de las máquinas se logró producir las mercancías en siempre iguales condiciones de calidad y cantidad, se transformó el mercado propiamente dicho en feria de muestras. El productor ya no envía a la feria sino una muestra de sus productos, y su promesa de servir la mercancía exacta-



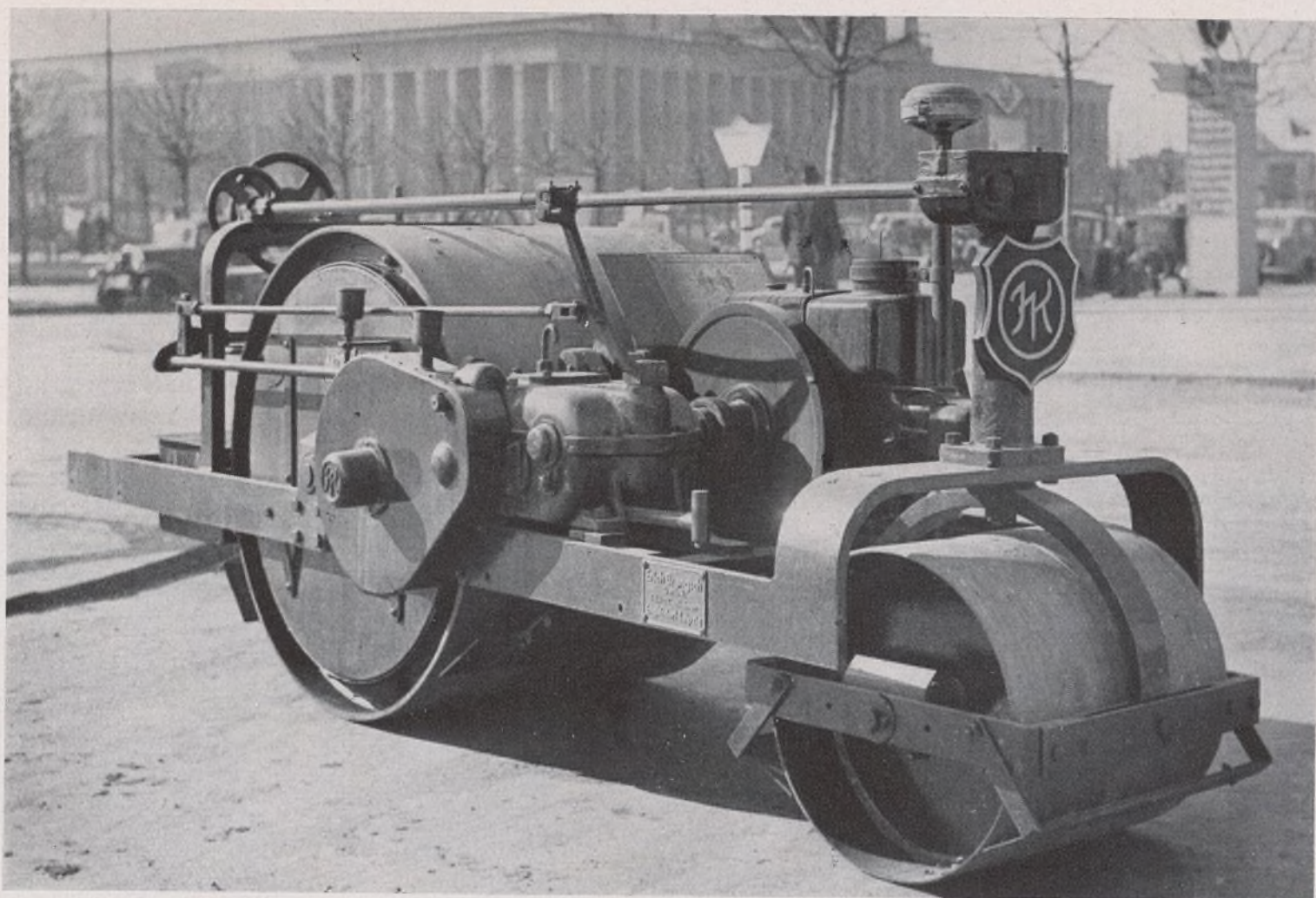
*Planeadora de oruga con rotador de profundidad*

comerciantes de Alemania y del extranjero. Ya entonces cruzábanse en Leipzig las principales rutas comerciales del mundo antiguo. A su favorable situación geográfica debía esta ciudad la preponderancia que gozaba sobre todas las ferias y mercados de la edad media. Hallándose muy cerca de la antigua frontera sorabo-alemana, situada sobre las que eran entonces las rutas principales de comercio, que iban de Norte a Sur y del Oeste al infinito Este, Leipzig formaba el punto de cruce de estos caminos político-comerciales de la vieja Europa.

En aquella lejana época los comerciantes se veían obligados, como se ve, a llevar sus mercancías en pesados carros y por pésimos caminos a los emporios comerciales donde venderlas y comprar otras. Luego, en el transcurso de los tiempos y con el advenimiento de

mente de acuerdo con la muestra, merece absoluta confianza al comprador. Al mismo tiempo las ofertas fueron más variadas, el número de expositores y compradores se amplió, el extranjero acudió a Leipzig, el antiguo centro económico se convirtió en mercado mundial y así alcanzó esta ciudad una de sus muchas cumbres en la vida económica universal.

El tráfico moderno con sus ferrocarriles rápidos, sus aviones, dirigibles y vapores veloces acortó la distancia, acercando los continentes, y así Leipzig volvió a ser, en mayor grado que antes, centro, no sólo de la vieja Europa, sino del mundo entero. La feria de Leipzig se convirtió en la feria más grande y más generalizada del mundo y en ella se dan cita las industrias de todos los países y se encuentran los expositores y compradores de todas partes,



*Moderna apisonadora a motor*

Faltan tan sólo pocas semanas para que se inaugure la feria de la primavera de 1939 y entonces Leipzig volverá a ser algunos días una especie de gigantesco almacén del mundo.

Actualmente ya están llegando a Leipzig sin interrupción los avisos de los expositores y visitantes desde todas partes de Alemania y del extranjero, y la línea ascendente en la evolución de sus ferias primaverales volverá a manifestarse en la próxima primavera. Y esto tanto más porque ningún comerciante juzga el valor de una feria de muestras como la de Leipzig por la propaganda que en ella se haga, ni por el aspecto exterior decorativo, que es imprescindible en las grandes exposiciones mundiales, sino únicamente por el éxito comercial, por el giro obtenido en ella, así como por la abundancia y la variedad de las mercancías que en ella se le ofrezcan. Y en todo esto Leipzig sobrepaja en absoluto a las demás ferias nacionales y extranjeras. Pues, no sólo el número de expositores y compradores y el giro total superan al de todas las demás ferias, sino, además, estas cifras revelan en los últimos cinco años una constante tendencia a subir.

El número de expositores en la feria de primavera y de otoño de Leipzig ha aumentado constantemente. De acuerdo con los datos recogidos hasta ahora se calcula que en la feria de la primavera próxima, que durará del 5 al 10 de marzo (la Gran Feria Técnica y de Obras, hasta el 13 de marzo), habrá unos diez mil expositores. En cuanto a los visitantes, que en la feria de primavera de 1938 fueron 300.000, se calcula que esta cifra será sobrepasada en mucho en la de 1939.

A pesar de las múltiples dificultades comerciales, a pesar de la enorme complicación de leyes y decretos con que tiene que luchar el comercio internacional si

quiere tener éxito, ni los resultados de la feria de Leipzig, ni el giro internacional obtenido en ella han menguado en lo más mínimo. La razón de esto habrá que buscarla, ante todo, en el hecho de que, en las ferias, los vendedores y compradores pueden buscar personalmente y en mutuo compañerismo la solución de los problemas que les preocupan; precisamente este contacto entre los comerciantes de todas las naciones es la causa del éxito de la feria. Por otra parte, poco a poco se ha ido formando en Leipzig un sistema de oficinas de consultas e informaciones que coadyuva esencialmente para que el comercio internacional pueda vencer las dificultades de las barreras comerciales erigidas por las distintas naciones. Así por ejemplo, las organizaciones alemanas del comercio exterior y un gran número de organizaciones similares de otras naciones, mantienen sucursales en la feria de Leipzig, que resuelven sobre el lugar las dificultades. Basta mencionar que son muchos los interesados que acuden también en busca de informes al Centro Hanseático de Exportación, conocido especialmente en América del Sur, al Centro informativo del Leipziger Messamt (órgano oficial de la feria de Leipzig), que para el comercio con los países ibero-americanos está a cargo del Banco Alemán Transatlántico, y también al Centro informativo del Banco Germánico de la América del Sur.

Afortunadamente en los últimos años han mejorado mucho las relaciones comerciales entre los Estados sur y centro-americanos y Alemania. Este último país, falto de muchas materias primas, pero con una industria muy grande y especializada, tiene en los productos ibero-americanos de modo natural grandes posibilidades de compensación, mientras que, por otra parte, hay para las naciones centro y suramericanas suficientes motivos para efectuar parte de sus compras en productos

# La Industria

## Gráfica y de Elaboración del Papel Alemana

*comprende los siguientes ramos de industria:*

### *Tipografía*

Todos los productos de la impresión de remiendos y de obras, catálogos, formularios, calendarios, prospectos.

### *Litografía e impresión offset*

Calcomanías, tarjetas postales, libros con grabados, etiquetas, estampas, carteles, artículos decorativos de papel para la buena presentación de productos de tabaco.

### *Quimicografía y huecograbado*

Clisés, timbres de goma, moldes y cilindros de imprenta, productos de huecograbado.

### *Refinación del papel*

Papeles de cromo, metálicos, técnicos y engomados, papel couché, papeles diáfanos, papeles pintados en colotipia y en olegrafía, imitaciones de lincrusta.

### *Encuadernación*

Almanaques de bolsillo, archivadores, carpetas, artículos de reclamo, auxiliares de oficina, libretas de apuntes, libros de contabilidad.

### *Materiales de embalaje*

Cartonajes, artículos de papel plástico, papel encaje, estuches y semiestuches.

### *Artículos de papel*

Cartuchos y sacos de papel, papel en rollos, objetos decorativos de papel para la buena presentación de artículos para la venta, obleas, artículos de carnaval, pantallas.

La Industria Gráfica y de Elaboración de Papel Alemana demostrará en la Feria de Leipzig en Primavera de 1939 en

## **STENTZLER'S HOF, LEIPZIG, PETERSSTRASSE**

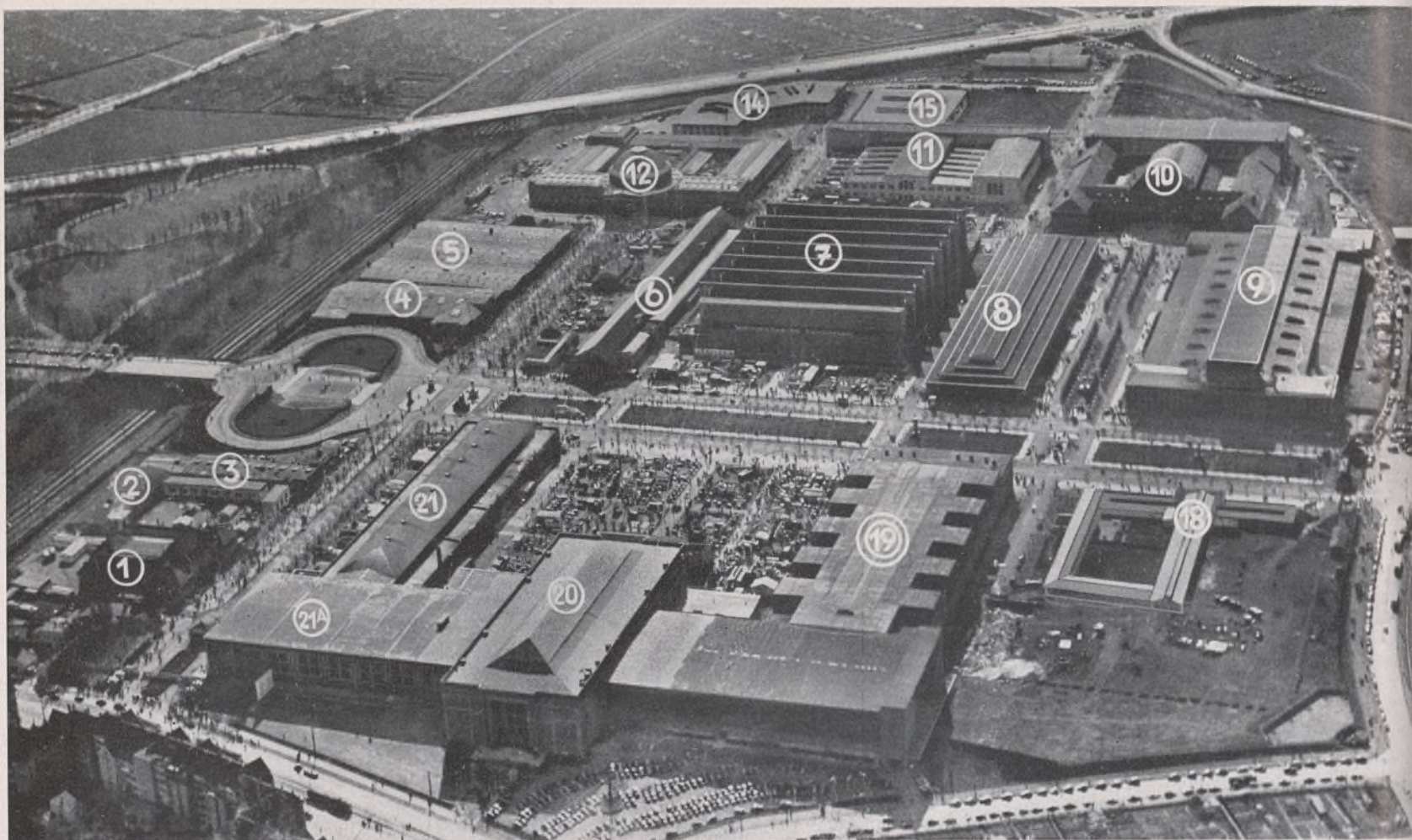
en una amplia exposición de artículos de calidad y de exportación, el elevado nivel de su producción y exhibirá obras maestras de todos sus ramos.

*Una visita a la exposición será también para usted del mayor interés.*

*Para informes, en especial sobre las casas productoras sírvase dirigirse a*

**Wirtschaftsgruppe Druck und Papierverarbeitung**  
(Grupo Económico de Imprenta y Elaboración del Papel)

Berlin W 30, Nollendorfplatz 1



#### Guía de la Gran Feria Técnica y de Construcciones de Leipzig

##### A. Máquinas y aparatos; accesorios:

- Pab. 1: Accesorios para fábricas y talleres, accesorios técnicos en general
- Pab. 6: Máquinas de escritorio
- Pab. 7: Máquinas y aparatos para las industrias química, alimenticia y de artículos de consumo de lujo; máquinas para la industria de resina artificial; máquinas para lavanderías; máquinas de embalaje; balanzas automáticas; máquinas para cocinas grandes; máquinas frigoríficas e instalaciones de refrigeración, medios de transporte, transmisiones y engranajes; instrumentos de ensayo para materiales
- Pab. 8: Máquinas textiles.— Oficina de Correos y Telégrafos, Puesto de bomberos y Asistencia Pública; Servicio de Prensa
- Pab. 9: Máquinas-herramientas en general y accesorios, herramientas, técnica de afilar y esmerilar, literatura técnica
- Pab. 11: Máquinas para elaborar madera; accesorios para la industria maderera; técnica de soldadura
- Pab. 12: Fotografía, cinematografía, óptica, proyección, mecánica de precisión; bicicletas, motocicletas, accesorios; artículos técnicos para el escritorio
- Pab. 14: Máquinas-herramientas y herramientas, materiales para pulir y esmerilar, accesorios para máquinas-herramientas
- Pab. 15: Máquinas y aparatos en general
- Pab. 18: Máquinas de coser
- Pab. 20: Materias primas

Pab. 21: Motores de combustión; bombas, compresores; hornos para templar, recocer y otros fines industriales; substancias para templar; calderas

Pab. 21 A: Accesorios para gas y agua; instrumentos de medida para la técnica del calor, medidores de agua; instalaciones de calefacción y ventilación

##### B. Electrotecnia:

- Pab. 4: Artículos electrotécnicos, de radiotelefonía y fonotécnicos
- Pab. 10: Casa de la Electrotecnia: Exposición del Grupo Económico de la Industria Electrotécnica

##### C. Feria de Construcciones:

Pab. 19: Materiales y piezas de construcción, decoración interior; estufas y cocinas económicas; instalaciones de calefacción y sanitarias; cerraduras, herrajes y guarniciones, otros accesorios; colores; substancias aislantes y materiales de protección; herramientas e instrumentos de construcción; industria electrotécnica y aparatos eléctricos; industria de gas y aparatos de gas; defensa antiaérea y contra incendios

##### D. Feria Colonial y Tropical:

Pab. 2 y superficies contiguas al aire libre: Máquinas para las colonias, artículos para los trópicos

##### E. Feria de patentes:

Pab. 3: Patentes industriales; invenciones

acabados en Alemania. Mas como también los países ibero-americanos tienden a una amplia industrialización de sus economías, encuentran asimismo grandes alicientes en las máquinas herramientas y otras, exhibidas en la Gran Feria Técnica y de Obras. Otra ventaja de la feria de Leipzig radica en el hecho de que en ella el comprador no sólo halle lo que la industria alemana puede ofrecerle, sino también la producción de las industrias extranjeras. Una ventaja más consiste en que, a causa del agrupamiento de cada ramo en determinado sitio de la exposición, el comprador se dé más perfectamente cuenta de lo que cada industria puede ofrecerle en conjunto.

El interés cada vez mayor que el comprador centro y sur-americano demuestra por las ferias de Leipzig lo revela el hecho de que en la primavera de 1937 acudieran 432 y en el 1938, 465 compradores de tan lejanas tierras. Las compras que efectuaron para sus países fueron principalmente: enseres de cocina y casa, maquinaria pequeña para cocina, artículos de cristal, loza, porcelana y arcilla, así como de piel, de viaje, bisutería, cerámica, juguetes y productos químicos, farmacéuticos y cosméticos. Si el comprador de América hubiese de acudir personalmente a cada una de las fábricas para obtener una idea, aunque sólo somera, de lo que pueden ofrecerle, tendría que viajar muchas

Excavadora de gran potencia funcionando en la Feria

semanas por el mundo. En cambio, en Leipzig le bastan pocos días para estudiar lo que le ofrece la industria del mundo entero.

Aparte de esto, el que la exposición de técnica tropical con sus máquinas agrícolas, maquinaria para la manipulación de materias primas tropicales etcétera, ofrece singular interés a los países americanos, se deduce claramente de las innumerables manifestaciones de los expositores.

La industria alemana se está ahora apercibiendo para la gran lucha de perfeccionamiento que se revela en todas las ferias. Gracias a la desaparición de la crisis política centro-europea, a la menor ocupación de la industria alemana en la producción de armamentos y también por el constante afán de la industria alemana para ponerse al servicio de las necesidades privadas, así como por el número creciente de expositores extranjeros, las ofertas de novedades técnicas y otras volverán a aumentarse una vez más en la próxima feria de primavera de Leipzig. Por otra parte, el número mayor de visitantes da también al expositor de Centro y Suramérica la garantía de que sus productos serán vistos por muchos, no sólo por los compradores alemanes, sino también por los de otras naciones, en lo que consiste precisamente la gran atracción que ejerce la Feria de Muestras de Primavera que se celebra anualmente en Leipzig.



## ¡NUESTROS NUEVOS MODELOS DE EXPORTACIÓN!



**LORENZ 200/38**



**LORENZ**  
*Radio*



**LORENZ 338**

**C.LORENZ AKTIENGESELLSCHAFT BERLIN-TEMPELHOF**

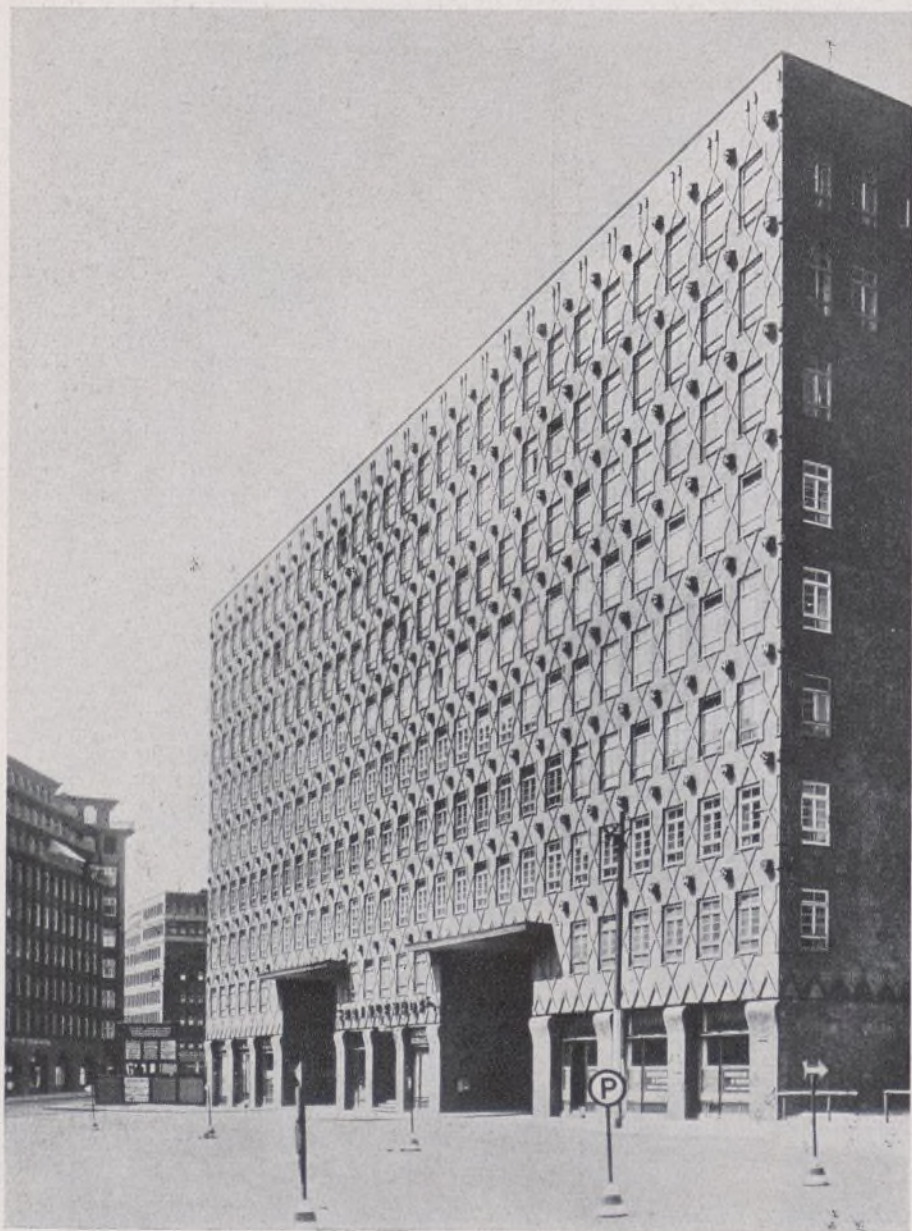
# La nueva faz de Hamburgo

por ALFREDO GERBERDING

CUANDO en 1933 el nacional-socialismo advino al poder en Alemania, las perspectivas de Hamburgo, cuyas principales bases económicas eran el comercio exterior y la navegación, parecían muy desfavorables en comparación con las de otros distritos económicos del Reich. Sin embargo, en vista de los magnos problemas, cuya solución se imponía con urgencia, semejante criterio era desacertado, porque cuanto más insuperables las dificultades, que se oponían a la reconstrucción económica, tanto más enérgicamente había que acometerlas. En este sentido los hamburgueses, orientados por el lugarteniente y jefe de distrito, se pusieron sin dilación a la obra. Omitiremos el volver a rememorar en detalle todo lo que a partir de aquel momento se ha realizado sin escatimar esfuerzos. Es un hecho que al presente, después de seis años de régimen nacional-socialista, la economía de Hamburgo se encuentra en un estado de plena actividad y auge. No solamente en la vida económica sino también en todos los demás dominios se manifiesta en Hamburgo aquel espíritu de progreso y de resurgimiento, que ha logrado promover este cambio. Ofrecer al lector una vista general de la obra ya realizada y de la que aun se piensa llevar a cabo en Hamburgo, he aquí la finalidad que se proponen estas líneas.

Comencemos por los dominios de actividad propia-

mente dichos, de la ciudad anseática. Pese a las medidas de urgencia político-comerciales y al encauce de la corriente de importación, que obedece a consideraciones de economía nacional, el comercio exterior hamburgués ha cumplido, por su parte, de una manera que merece pleno reconocimiento, su gran cometido: de poner a la disposición de la economía alemana, que en los últimos años poco a poco se ha puesto nuevamente de lleno en marcha, las materias primas y víveres indispensables para su buen funcionamiento. Esto lo prueban claramente las cifras relativas al movimiento interior del puerto de Hamburgo, por el cual entra la mayor parte de las mercancías que Alemania importa. El tráfico marítimo de mercancías experimentó un crecimiento de 19 millones de tons. en 1932, a 25 millones durante el año pasado, o sea en 30 por 100 aproximadamente. La importación de materias primas vía el puerto de Hamburgo, en especial, aumentó en 3,5 millones de tons. o sea incluso en 48 por 100. La extensión del tráfico de reciprocidad con las naciones que practican el intercambio con Alemania, emprendida y llevada a cabo con todo éxito a raíz de la introducción del Nuevo Plan, es en una medida especial obra del comercio de Hamburgo, lo cual se desprende con toda evidencia de un estudio del desarrollo del comercio entre Alemania y los países extraeuropeos, que desde



*El Palacio de oficinas «Sprinkenhof», de Hamburgo, construido por el ingeniero civil profesor Fritz Höger*



## *La luz llama silenciosamente*



### Las instalaciones de llamada luminosa

funcionan silenciosamente con señales ópticas y no acústicas por timbre que son molestas y se oyen en todas partes. El llamado es conducido inmediatamente al que llama. Cada llamada se puede cortar solamente en el sitio de donde proviene. Las instalaciones Siemens de llamada luminosa se acomodan a las particularidades de cualquier servicio, merced a una serie de montajes especiales. Revisten la misma importancia para las oficinas, hoteles y hospitales que el teléfono. También en las casas particulares se dará la preferencia a dichas instalaciones sobre los equipos de timbres con disco indicador, usuales hasta hoy día.

Pidanse nuestros folletos detallados

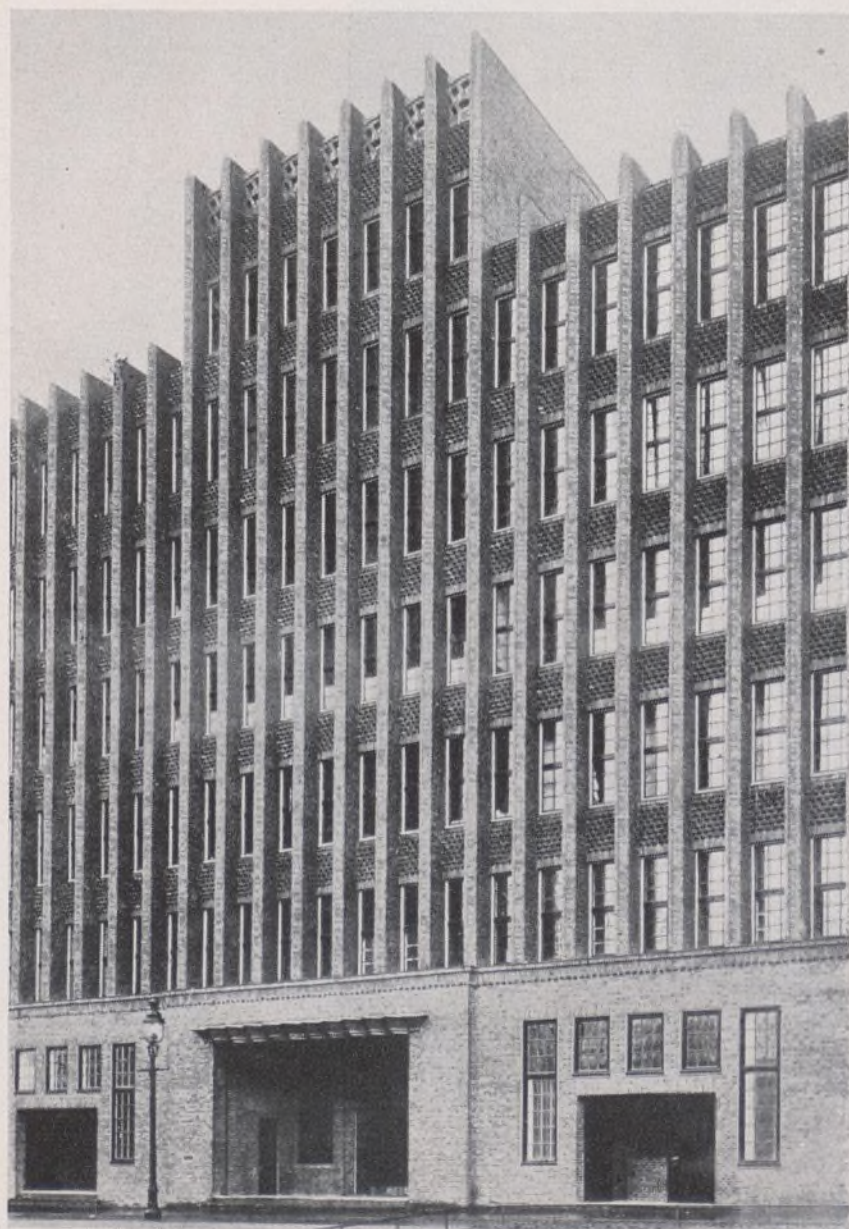
SIEMENS & HALSKE AG · WERNERWERK · BERLIN-SIEMENSSTADT

antiguo han sido dominio privativo del comercio hamburgués. Mientras que hace pocos años el 20 por 100 solamente de la exportación alemana se dirigía a ultramar, esta cuota asciende ahora al 33 por 100, y sin exagerar podemos establecer hoy que la importante posición de Hamburgo como primer puerto de importación y exportación del Reich y gran centro de comercio internacional, se ha consolidado vigorosamente en el curso de estos últimos años.

Del mismo modo la navegación hamburguesa denota nuevamente una marcada tendencia al auge. En 1932 había amarrados en el puerto 165 buques, sumando 460.000 tons. brutas de reg., al paso que hoy no se encuentra allí ninguna embarcación que deje de prestar servicios durante un período prolongado. La reorganización de la gran navegación alemana, practicada en los últimos años con el concurso de las instancias oficiales competentes, señala ya favorables consecuencias. Lo que es valioso para la navegación, puede afirmarse también, y, tal vez, con mucho mayor razón, de las construcciones navales. Los astilleros hamburgueses se encuentran actualmente en un estado de ocupación plena y disponen aún por varios años más de suficientes encargos. En 1932, los astilleros tenían en las gradas tan sólo 11.000 tons. brutas de reg. en construcción, mientras que hoy son 275.000 tons. En estos años, la arquitectura naval alemana ha creado nuevas obras maestras, entre las que cabe mencionar, fuera de algunas notables unidades para la marina de guerra y de una numerosa serie de naves

entregadas a armadores alemanes y extranjeros, ante todo los dos buques de viajes de placer «Wilhelm Gustloff» y «Robert Ley», que se cuentan entre los buques de pasajeros más grandes de Alemania y han sido construídos por encargo de la institución «El Vigor por la Alegría».—En conexión íntima con la industria naval se encuentra en Hamburgo la de aviones. Trátase de una sociedad filial del conocido astillero de Blohm y Voss, la que construyó los grandes hidros transatlánticos «Nordwind», «Nordmeer» y «Nordstern», cuyas performances han despertado interés general en el mundo entero.

Se entiende de por sí que las autoridades administrativas dediquen atención preferente al puerto, por ser el centro de la vida económica de Hamburgo. Las instalaciones portuarias han sido mantenidas siempre a la altura de la época, perfeccionándolas y extendiéndolas sin cesar, y todos los progresos técnicos se han puesto a contribución para facilitar el buen funcionamiento del tráfico portuario. En especial merece destacarse el gran almacén de distribución, instalado en 1934 en el muelle del Camerón, del cual todos los interesados se sirven en una medida cada vez más amplia. El vuelo que ha tomado el servicio de grupaje vía el puerto de Hamburgo ha exigido entretanto ensanchar dicho almacén, y hoy esta instalación que tiene una superficie cubierta de 32.000 m<sup>2</sup>, es el tinglado de muelle mayor de Europa. Los notables progresos y resultados que acabamos de esbozar se han logrado gracias a la estrecha colaboración entre la ad-



*Oficina de Sanidad Pública, de Hamburgo, construida por el ingeniero civil Hermann Höger*

# 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

ministración hamburguesa y los círculos de la economía. Lo mismo puede decirse, y, tal vez, en mayor grado aun, del fomento sistemático de la industrialización. Aprovechando las experiencias recogidas durante los años de crisis, se ha procedido en Hamburgo a la fundación de nuevas empresas industriales a fin de modificar por esta vía, hasta cierto grado, la estructura en el plano de la ocupación, organizada antes demasiado en el sentido del comercio exterior. En favor de esta evolución, precisamente, se ha empeñado el lugarteniente señor Kaufmann, cuya iniciativa ha dado también en muchos otros dominios nuevos impulsos a la economía hamburguesa. Gracias a la integración de las comunas de Altona y de Harburg-Wilhelmsburg al territorio de Gran Hamburgo, éste se ha transformado en el centro fabril más importante de la Alemania del Norte y en una de las principales ciudades industriales de todo el país.

El fomento dispensado al desarrollo de la industria de pesca puede calificarse realmente de extraordinario. En este dominio se manifiesta muy en especial el concurso que Hamburgo presta en favor de los objetivos del plan cuadrienal, a los que se halla subordinada, por lo demás, toda la vida económica de la ciudad. Ahora, habiendo quedado expedita la vía para un desarrollo de gran trascendencia del puerto de Hamburgo, se procederá, dentro del programa de transformación arquitectónica de la urbe anseática, a la realización de un proyecto único en su género. Trátase del traslado del puerto de pesca de Hamburgo-Altona a la isla de Finkenwärder, donde ya se han comenzado a construir las muy espaciosas instalaciones portuarias indispensables, en las que más tarde desembarcarán sus redadas los vapores de pesca. Allí mismo se establecerán también las industrias elaboradoras del pescado y todos los ramos con ellas relacionados. Hamburgo, donde ya al presente se fabrica, en más de 100 empresas, un 40% aproximadamente de todos los productos industriales de pescado que se venden en el mercado alemán, adquirirá así una importancia mucho mayor aun en el futuro como centro de elaboración de pescados y mariscos. En la isla de Finkenwärder, que será abierta en gran escala al tráfico, surgirán nuevas e importantes industrias, tales como fábricas de albúmina de pescado, de lana celulosa de pescado y de cuero de pescado. El nuevo centro hamburgués de pesca tendrá 20 a 30 mil habitantes, para los cuales se construirán en los años venideros suficientes viviendas y casas baratas. Refiriéndonos a la importancia de la urbe anseática como centro de la industria alemana del pescado, no hemos de olvidar la caza de ballenas. Hamburgo es el puerto de matrícula de la industria ballenera alemana, que aquí tiene establecidas tres grandes empresas balleneras, a cuyo servicio navegan cinco de las siete expediciones balleneras alemanas. En primavera de 1939 se organizará en Hamburgo la primera exposición alemana de pesca y de caza de ballenas, que ofrecerá una intuitiva vista general del nivel actual alcanzado por la industria de pesca.

El espíritu que alienta toda la vida pública actual de Hamburgo, se manifiesta también en su aspecto exterior: la ciudad se ha embellecido en estos últimos

años. El sombrío barrio viejo en el corazón de la ciudad, que con sus tortuosas callejuelas faltas de luz y aire, no era ya digno de un centro de fama mundial, ha sido derribado, realizándose allí una obra de saneamiento urbano realmente ejemplar. Amplias calles y plazas han surgido en esos terrenos, con asoleadas habitaciones que bien merecen la calificación de viviendas humanas. Pero también en muchos otros puntos de la ciudad se han levantado obras nuevas y se sigue edificando, puede que con mayor energía aun. La actividad en este campo ha llegado, en el corazón de la ciudad, a cierto término en la parte que circunda el lago del Alster. Allí se han construido en estos últimos dos o tres años varios edificios nuevos, que han contribuido a realzar todavía el cuadro singular que al espectador se le ofrece desde el famoso restorán «Alsterpavillon» en el no menos famoso paseo del Jungfernstieg. A unos pocos centenares de pasos nos encontramos en el centro de la actividad más intensa dentro del plano de la edificación. Después de haber surgido allí y en la cercanía inmediata de los palacios-oficinas, entre los que se destacan la «Chilehaus», el «Sprinkenhof» y el «Mohlenhof», hace ya dos años un nuevo núcleo de edificios, el «Altstätterhof», se trabaja actualmente en tres puntos a la vez, donde se levantarán pronto varios edificios grandes de notable importancia. Trátase de la nueva «Casa de la Prensa» de Hamburgo y del edificio de la administración del ferrocarril metropolitano de Hamburgo, así como también de una gran casa-oficina. Remarcable es, además, el hecho de que últimamente se haya procedido a renovar a fondo la fachada de muchos edificios, entre ellos primero los públicos, tales como el Archivo de Economía Universal y la antigua Iglesia de San Pedro, siguiendo luego el ejemplo muchos propietarios privados. No es posible enumerar en este breve artículo todo lo que merece mencionarse acerca de la actividad hamburguesa en el plano de la edificación. Nos limitaremos a citar tan sólo las numerosas casas habitación construidas en los barrios periféricos de la ciudad, la hermosa exposición permanente del arte de jardinería «Flores y Plantas», en cuyo recinto el público dispone en invierno de una magnífica cancha artificial de patinar, y, finalmente, el gran paseo a orillas del Elba, que pronto quedará terminado y que, extendiéndose al lado abajo de la famosa Elbchaussee, con sus magníficas mansiones señoriales y dilatados parques, conducirá a los hermosos balnearios de Blankenese y Wittenbergen.

En estrecha unión con los esfuerzos encaminados a descentralizar las ciudades grandes, marcha la política hamburguesa de comunicaciones. La red vial se extiende sin cesar, perfeccionándose en la misma medida todos los medios de locomoción municipales, los que de año en año acusan cifras crecientes en sus servicios de transportes. El ferrocarril urbano y metropolitano, explotado por los FF. CC. del Reich, será reorganizado, transformándolo en el ferrocarril más moderno de esta índole que exista; en el curso del próximo año se comenzará la renovación total del parque de vagones. Hamburgo, que ya en 1907 era una de las primeras ciudades del mundo que contaba con un servicio suburbano eléctrico, tendrá entonces un

zón de la ciudad, cuyas vetustas y ruinosas casas fueron derribadas, se construyeron en los últimos años centenares de casas-habitación nuevas con viviendas económicas, entre ellas este singular edificio que lleva el nombre del territorio del Mémel



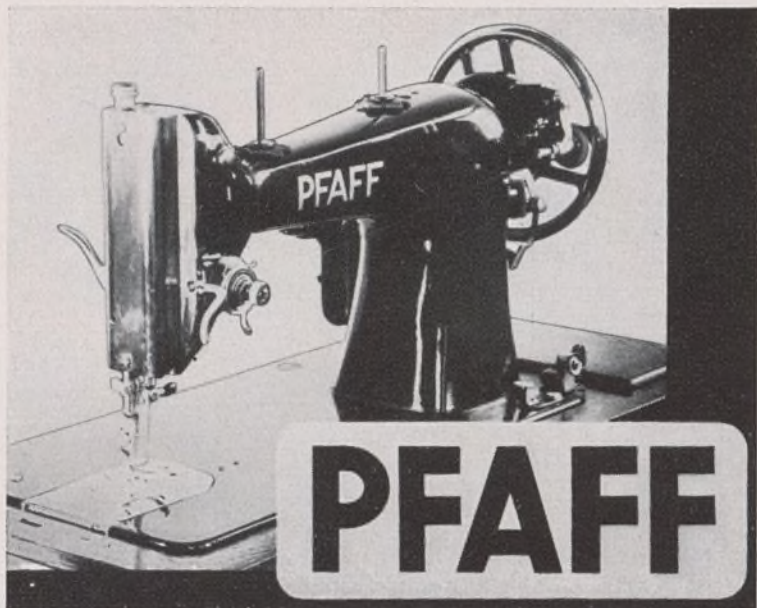
ferrocarril metropolitano tan moderno y perfecto como, tal vez, ninguna otra ciudad del globo.

La ciudad de Hamburgo es más hermosa que antes, y a esto se debe en no poca medida el hecho de haber aumentado su fuerza de atracción. El turismo acusa de año en año cifras más elevadas. El 1934, el número de forasteros que visitaron Hamburgo se cifró en 408.000, mientras que durante el año pasado fueron 830.000; es decir, casi el doble. En el mismo lapso de tiempo creció el número de turistas extranjeros de 55.000 a 140.000. En este año de 1938 ha continuado esta evolución ascendente y existen todas las perspectivas que permiten suponerla también para el porvenir. Las comunicaciones de y a Hamburgo se perfeccionan continuamente. Mencionaremos, en este orden de ideas, la extensión del tráfico por automotores rápidos que circulan entre Hamburgo y Berlín, Renania y el sudoeste del país, y luego la red cada vez más densa, de autovías que se aproximan siempre más a la ciudad. Hamburgo ya al presente tiene comunicación directa por autovía con sus ciudades vecinas: Bremen y Lübeck/Travemünde. El moderno aeródromo de Fuhlsbüttel, que hace dos años conmemoró el 25º aniversario de existencia, es puerto escala de un número de aviones de tráfico que va creciendo de temporada en temporada. En 1933, la cifra de pasajeros que llegaron, ascendió a 6262, en tanto que el año pasado fueron 24.272; esto es, cuatro veces más. Hamburgo ocupa, en el tráfico aéreo, el tercer lugar entre todas las ciudades alemanas. Por último sirvan de dato para probar el creciente turismo de Hamburgo, las cifras del público que

acude al famoso jardín zoológico de Hagenbeck. Esta singular empresa ha registrado en 1938 por primera vez desde 1913 y por segunda vez en el curso de su propia historia más de 1 millón de visitantes. Gracias al activo apoyo y fomento prestado por parte del lugarteniente, señor Kaufmann y del feldmariscal general Goering, la empresa Hagenbeck se transformará en el jardín zoológico más moderno del mundo, merced a la instalación de recintos donde los animales podrán vivir tal como si estuvieran en libertad.

Hamburgo también ha podido defender y consolidar en estos últimos años con todo éxito su fama de ciudad deportiva, pues tanto el lugarteniente como las autoridades de administración dispensan vivo interés al fomento de la cultura física. Así se han instalado numerosos centros deportivos nuevos. En el dominio del deporte de natación, v. gr., se abrieron en los últimos dos años, tres grandes establecimientos de baños para la temporada de verano. Se ha emprendido igualmente la construcción de un gran estadio que responderá en todo sentido a las exigencias más modernas. En cuanto al motorismo, las carreras de motocicleta en el Parque Municipal han llegado a ser actos deportivos de verdadera resonancia, que se repiten todos los años.

El arte y la cultura se hallan en el Hamburgo nacional-socialista en vías de un nuevo florecimiento, después de haber desempeñado la ciudad anseática ya en siglos pasados repetidamente un papel preponderante en la vida cultural alemana. La Opera del Estado celebró en 1938 el 260º aniversario de su fundación y es el centro cultural alemán más antiguo de esta natura-



## 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

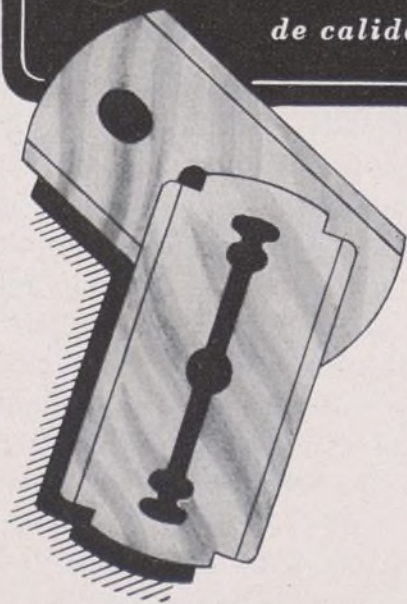
Fábrica de Máquinas de Coser

**G.M.Pfaff S.A., Kaiserslautern**

(Alemania)

## HOJAS DE AFEITAR

*de calidad insuperable*



Marcas Registradas:

**GE·RI**

**GENIOL**

**EVERSHARP**

**STARBAND**

**CONDOR**

**NOVA**

**PEÑAROL**

**EL BOMBERO**

*Nuestra especialidad: Hojas de filo hueco y hojas delgadísimas de 0,06 mm. de grosor*

**FRANZ HEINZE · SOLINGEN**

leza, ocupando al presente el primer rango entre todas las instituciones de su índole en la Alemania del norte; su labor artística se encuentra a una altura que merece los mayores elogios. Tal como la Opera pueden preciarse también todos los demás teatros hamburgueses de ver aumentar sin cesar el número de espectadores. Ya en 1935, cuando en Hamburgo se festejó por segunda vez la «Semana Teatral del Reich», auspiciada por el ministro Dr. Goebbels, los teatros hamburgueses dieron testimonio del elevado nivel alcanzado. La segunda «Semana Teatral de las Juventudes Hitlerianas», realizada en 1938 en Hamburgo, ha demostrado hasta qué punto han progresado los esfuerzos de la joven generación en el dominio cultural. La importancia de Hamburgo como centro musical se manifestó especialmente en los actos consagrados a la memoria del extinto compositor Bruckner, organizados a principios de 1938 por la orquesta filarmónica de Hamburgo en comunidad con la Sociedad Internacional de Bruckner. El fomento que Hamburgo dispensa a la vida cultural y espiritual, se traduce asimismo en la fundación de nuevos premios culturales. Fuera del premio Lessing, instituido en 1929, se fundó en junio 1933 el premio Eckard, que se distribuye todos los años el 9 de noviembre. Los estrechos vínculos que unen a Hamburgo con el extranjero se manifiestan en los premios culturales hamburgueses, instituidos por los círculos privados: el premio Rembrandt, el premio Hendrik Steffens y el premio Shakespeare que otorga la Universidad Anseática. Finalmente, como manifestación especial de la vida cultural alemana del presente deben considerarse los congresos que anualmente organiza en Hamburgo la institución nacional-socialista «El Vigor por la Alegría». Hamburgo tiene a honra el poder presentarse al mundo como exponente del lema de que el «vigor nace de la alegría».

Hamburgo es hoy la puerta de acceso al mundo de un gran pueblo de 80 millones de almas. En este carácter conservará en el porvenir el prestigio universal del Reich en el dominio económico. Por iniciativa del Führer, Hamburgo experimentará una grandiosa reforma y transformación, única en su género. Los proyectos a propósito han quedado ya establecidos en sus líneas fundamentales. Se construirá en las cercanías del barrio céntrico un gran embarcadero para supertransatlánticos, y en la ribera norte, una magnífica avenida de tres kilómetros de longitud, a lo largo de la cual se levantarán los suntuosos edificios representativos de la urbe anseática. Esta arteria terminará en el puente alto sobre el Elba, que por sus formidables dimensiones será el más grande de Europa. Tal como todos los demás planes, se ajustará también el trazado del aludido centro de la industria de pesca en la isla de Finkenwärder, al programa total de transformación de la ciudad, que en general gira en torno al puerto como punto céntrico. La ciudad y el puerto podrán desenvolverse plenamente, tanto en el sentido de las comunicaciones como bajo el ángulo de la urbanización, merced al hecho de haberse eliminado por la ley relativa a la constitución del territorio de Gran Hamburgo, todas las trabas de naturaleza administrativa. Situada sobre esta base, Hamburgo, la primera comarca del Reich, se encuentra al presente en los umbrales de una nueva época de su historia: el camino para un próspero desenvolvimiento futuro ha quedado libre.

# La importancia de Alemania para el mercado ibero-americano

por CARLOS BOLLMEYER, Presidente de la Cámara de Comercio e Industria de Bremen

LOS países de Ibero-América se extienden desde las tórridas regiones del trópico hasta las zonas antárticas, abarcando macizos coronados de nieve eterna y fértiles llanuras. Tan variados como los diversos paisajes son también las riquezas naturales que produce esa pródiga tierra. Casi en todos los países ibero-americanos hay numerosos productos agrícolas y minerales, que podrían servir de instrumentos útiles para promover un formidable desenvolvimiento económico y cultural y en el sentido de la política demográfica. Sin embargo, el principio de la subdivisión internacional del trabajo, que domina en la economía mundial, en muchos casos ha hecho surgir en estos países los llamados monocultivos, que resultan ser un peligro cada vez más temible para la propia, economía nacional. En Argentina, por ejemplo, el bienestar material del país dependía en modo decisivo del producto de venta realizado en el mercado mundial por los cereales y la carne; en Uruguay, desempeñaba la carne sola este papel; en Paraguay el mate; en Chile el salitre y el cobre; en el Perú el petróleo y el cobre, en el Ecuador el cacao y el café, en Colombia el café solo. en Vene-

zuela los aceites minerales y el café; en Bolivia el estaño, en los Estados centro-americanos el café y las bananas y en los países insulares del Caribe el azúcar y el café.

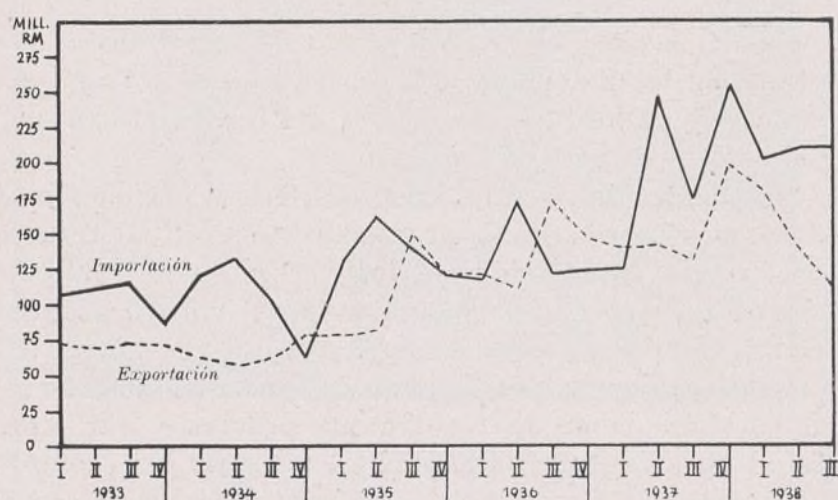
La orientación unilateral de las diferentes economías nacionales ha retardado en muchos casos el curso natural de la explotación de los variadísimos y ricos tesoros del subsuelo y el desarrollo del cultivo de los fértiles campos y pastos. Los peligros que ello encierra han sido comprendidos ya por la mayoría de los países en cuestión, como lo revelan los progresos que, en virtud de los esfuerzos tendientes a tornar las economías nacionales más resistentes contra las crisis y a lograr una mayor independencia frente al mercado mundial, se han realizado durante los últimos años en todas partes en el desarrollo de industrias propias, en la explotación de las riquezas inaprovechadas del subsuelo y en el desenvolvimiento de las vías de comunicación.

Los empeños de los países ibero-americanos con el fin de desarrollar en forma más variada sus condiciones económicas han contribuido considerablemente



*La hermosa plaza principal de Bremen con el Ayuntamiento y la Catedral*

a enriquecer las bases del intercambio de mercancías con Alemania. Gracias a ello, el movimiento comercial entre Ibero-América y Alemania manifiesta en los últimos años una curva ascendente, como lo traduce claramente el croquis siguiente:



*El movimiento comercial entre Alemania e Ibero América*

Por lo visto, tanto en la importación alemana proveniente de Ibero-América como en la exportación de productos alemanes a ese continente se nota desde 1933 una marcada tendencia al auge, que se intensifica sobre todo después de entrar en vigor el «Nuevo Plan», el cual procura armonizar las importaciones alemanas con los ingresos en divisas que realiza la economía alemana. En concordancia con la aplicación de aquel plan, Alemania como es bien sabido, había comenzado a preferir, en sus compras a los países que a su vez se mostraban dispuestos a aceptar productos alemanes. Este principio, admitido también por los Estados centro y sudamericanos, ha podido fructificar de tal modo en el curso de los últimos años pasados, porque Alemania, país elaborador por excelencia, precisa de las materias primas y substancias alimenticias que estos países producen, mientras que, a la inversa, la demanda de artículos manufacturados de aquéllos, intensificada por la potencia adquisitiva aumentada a causa de los suministros mayores a Alemania, puede ser cubierta plenamente por la industria alemana, que es capaz de satisfacer todas las exigencias y que allí goza de notable prestigio. Hace unos cinco o seis años, casi toda Ibero-américa sufría aún de las repercusiones de la gran crisis del comercio internacional, y los países se veían agobiados por la carga de enormes deudas, que los obligó a restringir sus importaciones y, por ende, a limitar su comercio con los demás países. De ahí que de buen grado aceptaran la mano extendida de Alemania, cuya oferta les permitía vender a buen precio sus productos. Papel importante en esta intensificación del intercambio germano-ibero-americano ha desempeñado asimismo el sistema del clearing por la vía del «Aski», cuya aplicación admitía aumentar el volumen del comercio sin disponer de divisas.

Alemania ocupa hoy en día en el comercio de los países ibero-americanos en conjunto—como cliente y a la vez como proveedor—el segundo lugar después de los EE. UU. de la América del Norte. Lo remarcable, en este orden de ideas, es que la importación yanqui, proveniente de los países ibero-americanos, haya disminuído en 19,2 por 100 durante el año fiscal que

media entre el 1.º de julio de 1937 y el 30 de junio de 1938, comparativamente al ejercicio precedente, aumentando, no obstante, al mismo tiempo en 19,7 por 100 la exportación de los EE. UU. a dichos países. Alemania, en cambio, acrecentó sus compras en esos mercados en no menos que 43,9 por 100, pero sus ventas en sólo 7,8 por 100. La comparación de estas cifras es muy instructiva, pues nos enseña que, al contrario de otros países, Alemania es a la larga un comprador fijo de materias primas y productos alimenticios y que las compras alemanas no están sujetas a las fluctuaciones de las coyunturas en el mercado mundial.

Bajo el régimen económico nacional-socialista y en virtud de la aplicación del plan cuadrienal ha sobrevenido un auge de las actividades económicas que nadie hubiese sospechado antes del advenimiento al poder por el nacional-socialismo. No es que solamente se lograra suprimir radicalmente el inaudito paro forzoso, cuyas cifras rayaban ya en los siete millones: en la actualidad hasta faltan brazos en muchos sectores de la economía. El grandioso despliegue de la actividad industrial en Alemania ha tenido al mismo tiempo por consecuencia una crecida demanda de materias primas, así como la intensificación de la potencia adquisitiva, a su vez, una mayor demanda de subsistencias de toda clase, que a causa del reducido espacio disponible no puede ser cubierta más que en parte con la propia producción agrícola. La evidente prosperidad de la economía alemana no es un fenómeno pasajero; no cabe duda que continuará también en los próximos años, puesto que muchos proyectos de importancia trascendental para el país han tenido que diferirse ya por falta de brazos y de materias primas. Por la reintegración de Austria y del territorio de los Sudetes al Reich ha aumentado además notablemente la serie de problemas que aun quedan por resolver.

En estas circunstancias, aparte de la circunstancia de constituir Alemania un gran mercado, capaz de absorber enormes cantidades de los productos que ofrecen los países ibero-americanos, su estructura económica presenta rasgos que se complementan de un modo inmejorable con los de las economías de aquel continente.

Algodón, cobre, estaño y otros minerales, salitre, aceite mineral, maderas curtientes, cueros y pieles, café, cacao, tabaco, cereales, semillas oleaginosas, carne, fruta fresca y muchos otros: he aquí los productos que Ibero-América necesita vender y que a Alemania le hacen falta y de los que ella provee también a varios de sus vecinos de la Europa Central. Por otra parte, aquellos mercados tienen una demanda de máquinas y otros bienes de inversión, de herramientas y artículos industriales de calidad de todo género sin cesar creciente, que Alemania es capaz de cubrir, ofreciendo un surtido cuya variedad probablemente no sea superada por ningún otro proveedor. Existen, por consiguiente, las condiciones más propicias imaginables para dar mucha mayor amplitud al intercambio de mercancías recíproco entre los dos grandes territorios económicos. Ojalá que las relaciones comerciales, basadas en el sólido fundamento de la amistad tradicional que siempre uniera a Alemania y los países ibero-americanos, se tornen más estrechas aun en bien de todas las naciones interesadas.

# 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**

# Sentido y finalidad del trabajo internacional de normalización

*La normalización es orden.*

LA necesidad de acuerdos, de normalización, se presenta naturalmente en primer lugar allí, donde se tocan más íntimamente intereses comunes. La ciencia, trabajo investigador no sujeto a fronteras territoriales, se creó, en lenguaje común, un medio de entendimiento de amplio alcance, p. e. en el latín de siglos anteriores, y en el lenguaje de fórmulas y signos de los tiempos modernos. El tráfico, sobrepasando las fronteras territoriales, aspiraba a la ordenación de las medidas, tal como se expresan en el sistema métrico y de pulgadas, en la unificación del ancho de las vías férreas y demás. En el curso del desarrollo del trabajo productivo, tal como se comprende técnicamente, se hace cada día más apremiante la necesidad de ordenación en los diferentes ramos, en el curso de la racionalización que caracteriza a la técnica. Así nacieron las «normas» para piezas de construcción de las características más variadas, pero paralelamente y sin relación íntima. Se trataba de una actuación, que, deseando ordenación, no estaba sometida a ella.

*Las experiencias de la gran guerra.*

Este estado existía, al sobrevenir la catástrofe de la gran guerra. La necesidad de producción en masa para satisfacer las exigencias del ejército, chocó en todos los países, directa o indirectamente, participantes en la guerra con dificultades de abastecimiento resultantes de la multiplicidad y degeneración existentes y que no podían ser vencidas por la práctica de «normalizaciones», hasta entonces independientes entre sí. A resultas de este convencimiento se fundaron, aun durante la guerra, e inmediatamente después, en los países industriales más importantes, corporaciones con el fin de recopilar la normalización dentro del país, uniéndola en un orden de íntima relación.

En aquella época se fundaron comisiones de normas nacionales en los siguientes países:

1916 en los Países Bajos

1917 en Alemania

1918 en los Estados Unidos de América y en Suiza

1919 en Bélgica, Francia y el Canadá.

La Gran Bretaña ya había fundado en el año 1901 una corporación nacional de esta índole.

Las relaciones, que en la técnica ejercen el valor decisivo, conducían necesariamente a un acercamiento de las comisiones de normas existentes.

Es significativo que estas corporaciones se encontraran pronto en un trabajo de ramos muy activo, sin que se discutiese más que accesoriamente la forma de organización de estos trabajos de colaboración, o sea, que en primer lugar se trabajara, creciendo la organización casi por sí sola con las experiencias de este trabajo.

*Creación de la «ISA».*

Después de sesiones de gran éxito en Londres en 1921, Zurich en 1923 y 1925, adquirió en Nueva York

en 1926 formas concretas la idea de la fundación de una asociación internacional de comisiones nacionales de normas: «International Federation of the National Standardizing Associations» (ISA); la asociación se constituyó definitivamente en Praga en el año 1928.

En la ISA están actualmente representados los siguientes 20 países como socios reconocidos:

Bélgica	Polonia
Dinamarca	Rumanía
Alemania	Suecia
Finlandia	Suiza
Francia	España
Grecia	Checo-Eslovaquia
Gran Bretaña	UdRSS
Italia	Hungría
El Japón	Estados Unidos
Los Países Bajos	de América del Norte.
Noruega	

La constitución de esta asociación de intereses mutuos de corporaciones nacionales se basa en ideas fundamentales sencillas, pero bien estudiadas.

Cada país puede ser representado por una sola corporación, o sea por aquella que como órgano central ejerce en su país poder autoritario. De esta forma se evitan trabajos paralelos inútiles.

Los países asociados se suceden en la ocupación del órgano directivo en el consejo de la ISA, evitándose de esta manera la preponderancia de algunos países.

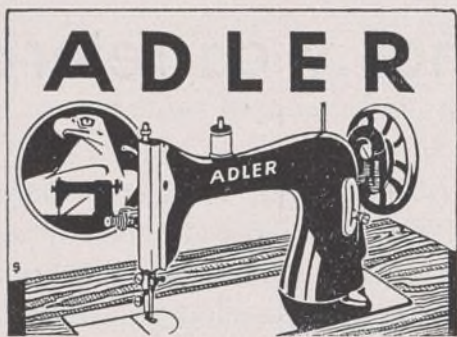
Para cada problema de trabajo queda encargada una corporación nacional de la secretaría de la comisión de trabajo respectiva, la cual ejerce únicamente funciones ejecutivas; a cada país asociado le está permitida la participación en las comisiones de trabajo. Para la ejecución de cada problema se dispone por lo tanto de una oficina de experiencia comercial, y cada país puede decidir a su libre albedrío los problemas que desea solucionar.

*Internacionalmente sólo «recomendaciones».*

Desde un principio se ha desistido de la creación de normas internacionales con fuerza contrayente; no existen por lo tanto «normas ISA». La finalidad del trabajo de ramos es más bien la elaboración de una proposición con las mayores probabilidades de ser admitida en las normas nacionales de los distintos países, y que por lo tanto puede ser sometida por la comisión de trabajo a las comisiones de normas nacionales con la recomendación para ser aceptadas. De esta forma queda respetada completamente la soberanía de cada país y la aplicación de la norma depende únicamente de su calidad objetiva. La falta de toda obligación asegura la facilidad de adaptación de los resultados del trabajo común internacional, manteniendo su actualidad y protegiéndolos contra tendencias imperialistas: deberán demostrar siempre de nuevo su utilidad en el desarrollo de los convencimientos y exigencias.

El campo de trabajo de la ISA comprende generalmente todos aquellos problemas que pertenecen al

## Máquinas de Coser «ADLER»



para el hogar, el artesano y la industria  
Se exhibirán en la Feria de Primavera, Leipzig 1939,  
Pabellón 18, Stand 52/55

**Kochs Adlernähmaschinen-Werke A.G., Bielefeld**

## Gebr. Wichmann



Fundada en 1873

**Berlin NW 7 \* Karlstrasse 13**

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

Cables: Planimeter, Berlín

campo de normas nacionales, como son la fijación del sentido de conceptos, convenios sobre denominaciones, unificación de la nomenclatura y signos, creación de series de tipos, fijación de calidad y características de materiales, acuerdos sobre exactitud, procedimientos de ensayo, reglas de rendimiento, formas de suministro, procedimientos de elaboración, prescripciones de servicio y de administración, prescripciones de construcción y de seguridad.

### *Sistema métrico y de pulgadas.*

Como quiera que en la ISA están representados tanto países con sistema métrico como aquéllos con sistema de pulgadas, es evidente que las prescripciones sobre calidad y condiciones de suministro, independientes del sistema de medidas, deberán tener más probabilidades de unificación internacional que las normas de medidas. No obstante, las normas de medidas ocupan un amplio lugar en los trabajos de la ISA, por el motivo más bien casual de haber tenido desde un principio la preponderancia en los trabajos de la mayoría de las comisiones de normas internacionales, habiéndose hecho recomendable una inteligencia en consideración a la íntima relación de las diferentes industrias. La normalización internacional de medidas se limita, sin embargo, principalmente a los países con sistema métrico. Pero existen también casos, en los que la necesidad de una completa asimilación internacional es tan grande que se vencen también las dificultades producidas por la existencia paralela de los dos sistemas de medidas. Ejemplos para ello son los neumáticos para bicicletas, automóviles y aviones, conos para herramientas y roscas para tubos. Aquí ha sido posible llegar a dimensiones unificadas fijando un factor de cálculo único para la relación, tanto de la pulgada americana como de la inglesa con el milímetro. Mano a mano con la fijación de un factor de cálculo único

para pulgadas-milímetros, marchó la fijación de una temperatura básica unificada para mediciones técnicas, acuerdo fundamental, sobre el cual pudo construirse la gran obra de inteligencia internacional; los «Convenios ISA».

### *Inteligencia por medio de «objetividad».*

Puede ser exagerado ganar de los éxitos de la ISA la esperanza de un impulso en el mejoramiento de la colaboración entre los pueblos, en una época en la que se encuentran éstos más alejados que nunca de un entendimiento mutuo. Ha de tenerse en cuenta naturalmente, que la ISA debe sus éxitos en primer lugar al hecho de que sus trabajos abarcan relaciones objetivas, alejadas completamente de toda valorización subjetiva. Los reconocimientos mutuos resultantes de estas relaciones pueden conseguirse por lo tanto aquí con menos obstáculos y obtenerse más fácilmente acuerdos que en campos dominados por opiniones subjetivas, y éstos son precisamente aquellos campos en los cuales falta aún toda inteligencia internacional.

Debe dirigirse por lo tanto todo el afán a hacer más objetivo el contenido de las relaciones internacionales, para ampliar constantemente las existencias de mutuos reconocimientos, como condición previa de todo acuerdo. Tal objetividad requiere empero aceptar como hecho consumado las diferencias de carácter, de desarrollo histórico, de situación de los diferentes pueblos y ordenarlos en las relaciones sin opiniones subjetivas. Todo intento de comenzar los acuerdos sin supuestas bases completamente objetivas, no sólo ha de fracasar, sino que aumentaría las posibles diferencias. No obstante, parece ser que la humanidad—según las experiencias—no puede encontrar este camino de la objetividad sino después de infinitos sufrimientos. Esto no es obstáculo para creer que lo encontrará; la normalización internacional es un modesto precursor de este camino.

## EQUIPOS

EN ESPECIAL, SUMINISTROS URGENTES DE GRANDES CANTIDADES

PARA TROPAS Y LAS CABALLERÍAS DE TODAS LAS ARMAS (MILITARES, POLICIAS, BOMBEROS, TROPAS COLONIALES ETC.)

ALBARDAS Y SILLAS DE MONTAR, ARREOS, ALFORJAS, CASCOS, GORRAS DE CUERO, MOCHILAS, CINTURONES, BOLSAS PARA ARMAS, MUNICIONES, PERTRECHOS, INSTRUMENTOS ETC.



# C-POSE-WEHRAUSRÜSTUNGEN

BERLIN O 34, BOXHAGENER STRASSE 16 • FUNDADA 1847 • CABLES: MARSHMEL BERLIN

# La maquinaria alemana para la construcción de caminos y carreteras

por FRIEDRICH OLK

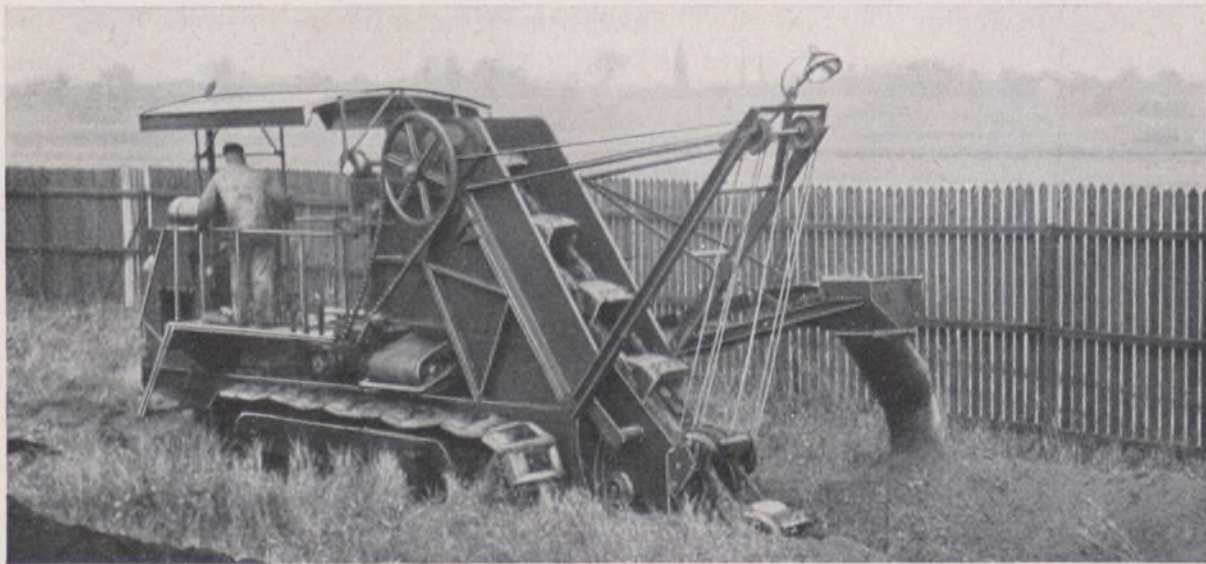
DESDE hace bastantes años en todos los países ha ido ganando en importancia la construcción de caminos y carreteras, como consecuencia lógica y natural de la evolución y el desarrollo del motor como propulsor de vehículos. Háblase de un «renacimiento» de la carretera, puesto que ésta había sido destronada durante largos decenios por la vía férrea. Se afirma, con relación a este hecho, que el renacimiento de la carretera es, al propio tiempo, comienzo de una nueva época de colonización. Esta idea surge de modo natural al pensar en las grandes carreteras alpinas de Europa, en la gran autopista de hormigón que correrá desde Inglaterra a través del centro de Europa y los Balcanes a Turquía, o también en el proyecto de reconstruir el milenario «camino de la seda», hoy derruido, desde Pekín a Constantinopla, en forma de moderna autopista, proyectos y planes todos que tienden a abrir al tráfico territorios y distritos hasta hoy totalmente abandonados en sentido económico, para incluirlos en la vida económica internacional.

## El «renacimiento» de la carretera.

En el curso de la construcción de carreteras de los recientes años—obras colosales en el verdadero sentido de la palabra en las que, en un solo año, se ha removido mayor volumen de tierra que en el total removido en las obras del canal de Suez y el de Panamá,—se han desarrollado determinados conceptos técnicos y económicos, que sólo conociéndolos es posible apreciar críticamente las modernas máquinas de la construcción de carreteras.

Uno de estos conceptos es el del *plano nivelado*. De acuerdo con el reglamento que rige en las obras de las autopistas alemanas, una carretera tiene un plano nivelado si en cada tramo de diez metros la mayor diferencia de nivel no pasa de 4 mm. Esta nivelación constante es absolutamente necesaria si se quiere recorrer las autopistas con una velocidad media de 100 kilómetros por hora, con la que hay que contar en un futuro próximo. Otro de los citados conceptos técnicos es la llamada *resistencia de la carretera a los*

*motores Diesel*; se entiende bajo este concepto que la carretera pueda resistir en todas las circunstancias el pesado tráfico de los camiones Diesel, los cuales ejercen una gran fuerza de succión y de trepidación sobre la capa de la misma. Otro problema que se ha podido solucionar muy bien en los últimos años, precisamente en el curso de las obras realizadas en Alemania, es el de dar a las máquinas de construcción de carreteras la necesaria libertad de movimiento. Se puede calcular que, con la maquinaria empleada en las obras de las grandes carreteras alemanas, se terminan, por día de 16 horas de trabajo, 300 metros y se avanza en tres días un kilómetro. De manera que las máquinas que llevan a cabo este trabajo tienen que ser bastante movibles y fácilmente transportables para que puedan seguir tan rápido avance en las obras. En las máquinas norteamericanas suele emplearse casi exclusivamente la propulsión por banda de oruga, lo que no es una solución feliz, puesto que es difícil evitar el deterioro de la capa aun fresca al trasladarse la maquinaria. Donde no existe este peligro también se emplea en Alemania la banda de oruga, como, por ejemplo, en las excavaciones, en las mezcladoras para banquetas, etcétera. Asimismo suelen proveerse con ruedas de goma las máquinas, sobre todo las mezcladoras de tamaño medio y pequeño y, para transportarlas, se enganchan fácilmente como remolques a autos o tractores. Esta clase de máquinas tienen un equilibrio tan perfecto y se asientan tan bien sobre la carretera, que muy bien pueden desarrollarse con ellas velocidades de setenta y más kilómetros por hora, sin temor alguno. Por lo demás, se construyen las grandes máquinas mezcladoras de forma que se extiendan por encima de la carretera de un lado al otro, descansando sobre raíles colocados a ambos lados del camino, por los que avanzan fácilmente. En estos casos los raíles laterales (que sirven al mismo tiempo de guía y regla para la capa de la carretera) sirven como medio de transporte en general, pues no sólo descansan en ellos, y los recorren, las máquinas mezcladoras, sino también los Finishers (terminadoras) y aparatos repartidores así como los



Máquina para abrir zanjas

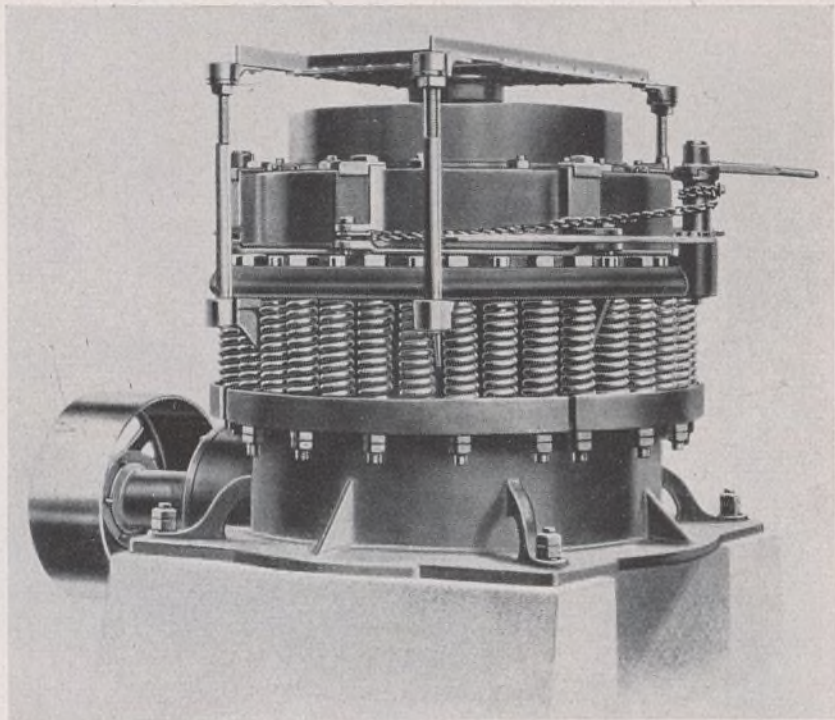
cobertizos, las barracas para las obras en general y las de los obreros, pues todo ello en conjunto se mueve por lo alto, por encima de la carretera que se construye, dejándola totalmente desembarazada de obstáculos. Son los railes los que han dado a las modernas máquinas de construcción de carreteras su amplia movilidad y en ésta radica precisamente el medio útil y práctico para tender rápida y económicamente caminos y carreteras a través de extensas regiones.

A este capítulo pertenece también la posibilidad de construir, mediante los modernos Finishers, caminos y carreteras con capas hasta de 25 y 30 centímetros de una vez, con lo cual se hace absolutamente innecesario el retroceso de la maquinaria, respectivamente el transporte de la misma al punto de salida.

#### *Accesorios para la terminación mecánica de capas de hormigón y bituminosas.*

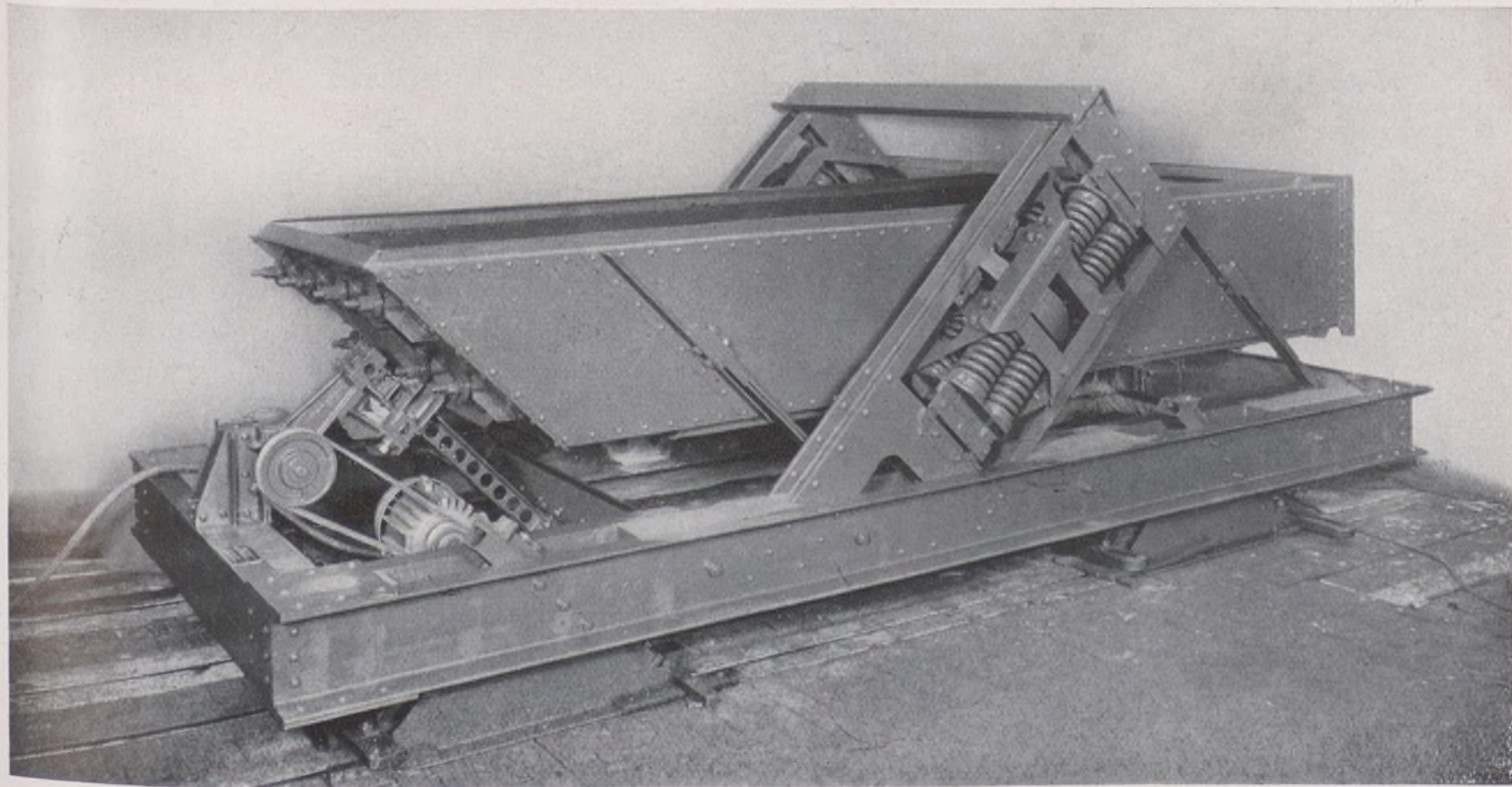
El desarrollo en la terminación de los caminos propiamente dicha, se halla desde hace unos dos años en tal estado de perfección, que *hoy es posible construir mecánicamente cualquier carretera*, tanto si se trata de capas de hormigón como de cualquier material bituminoso. Se han construido al efecto distintas máquinas, accesorios especiales, como, por ejemplo, mezcladoras, carros repartidores y los ya mencionados terminadores (Finishers), teniendo esta maquinaria entre sí la correspondiente concordancia, es decir, si, por ejemplo, la mezcladora entrega, en un trabajo de 16 horas, material para 300 metros de camino, la maquinaria restante tiene también la necesaria capacidad de repartir y solidificar el material con la misma rapidez.

Las máquinas accesorias construidas en Alemania trabajan de acuerdo con distintos principios. Los *terminadores* (Finishers) no se construyen tan sólo para las anchas autopistas, sino para caminos de cualquier

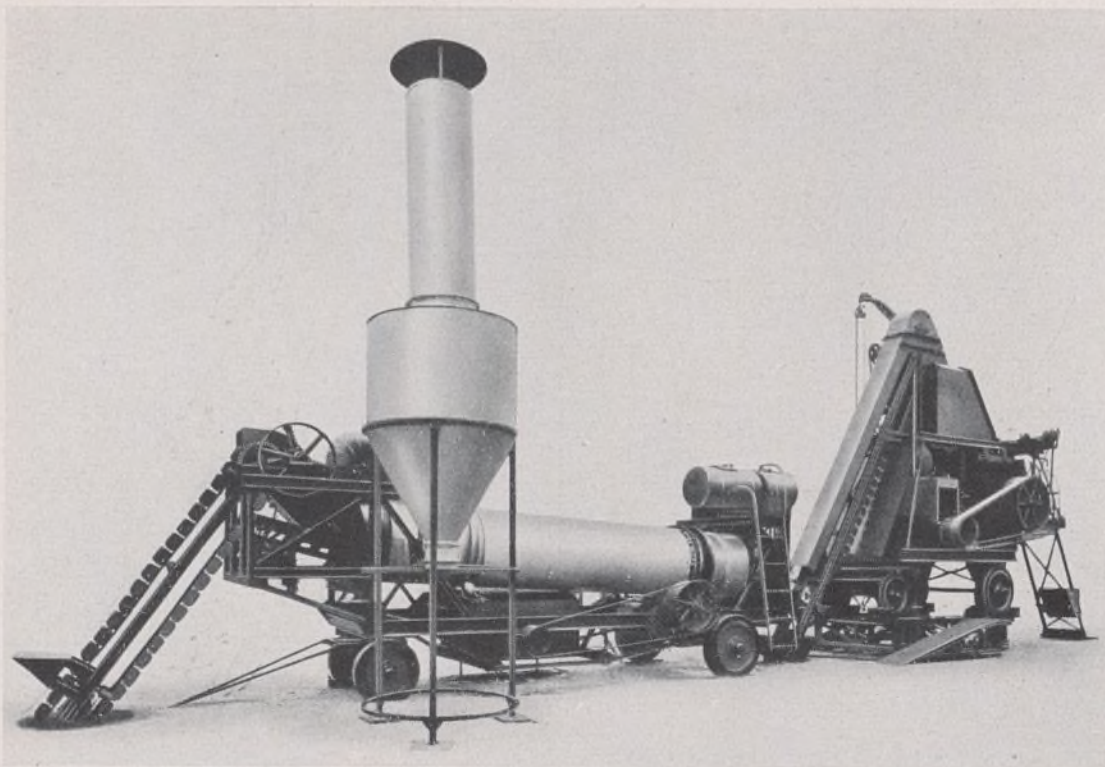


*Granulador cónico, sistema Symons*

ancho, hasta para sendas estrechas y, por añadidura, dentro de su margen, cada una de estas máquinas puede adaptarse a distintas medidas de anchura. En los terminadores de pisonos se comprime el material con pisonos especiales que dan unos setenta golpes por minuto y pison, con lo cual no queda ni un solo milímetro de la capa sin apisonar. Para acabar la superficie, se emplea en estas máquinas un vibrador con 3.000 revoluciones por minuto. Cuando se utilizan estos terminadores de pisonos en la construcción de carreteras de alquitrán o de asfalto, se les provee en algunos casos con un tubo de metal lleno de aceite bruto con el que se humedece una tira de fieltro, la cual lubrica el engranaje de la maquinaria, evitando así que se pegue aquel material viscoso. En las apisonadoras de vibración de alta frecuencia se trabaja de modo que los pisonos efectúen unas 3.600 vibraciones



*Criba de vaivén de resonancia, sistema Schieferstein*



*Instalación de mezcla y seca para material grueso y fino*

por minuto, transmitiendo la vibración al mismo hormigón y asentándolo así con absoluta firmeza. Desde luego, esta clase de maquinaria se construye para anchos variables, la máquina más pequeña para una anchura de camino de tres metros con un peso total de sólo 2.400 kilos, máquina que, medida por su capacidad, es seguramente el Finisher más pequeño del mundo. Los terminadores de pisonos los construye la casa Dingler Werke; las apisonadoras vibratorias de alta frecuencia, la famosa casa Vögele, fábrica de máquinas para la construcción de carreteras. La casa

Sonthofen ha creado una apisonadora universal que es capaz de comprimir en un 25 % y de una sola vez el hormigón de una o dos capas hasta un grosor de treinta centímetros.

Desde luego, los terminadores, mediante un cambio en la construcción, se pueden emplear también para asfaltos y materiales semejantes. Hasta el problema de fabricar máquinas repartidoras útiles para los distintos materiales se ha solucionado, pues existen ya repartidoras muy prácticas para hormigón y también para materiales bituminosos.



*Excavadora universal de oruga*

Mez  
clador  
la de  
que f  
por e  
más,  
constr  
va m  
acción  
dor, c  
espec  
grand  
provis  
kilos.  
dado  
Hay,  
para c  
llama  
horm  
Linn  
fácil  
homb  
casa  
con v  
10 y  
o mo  
forma  
mino  
meze

# 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.**

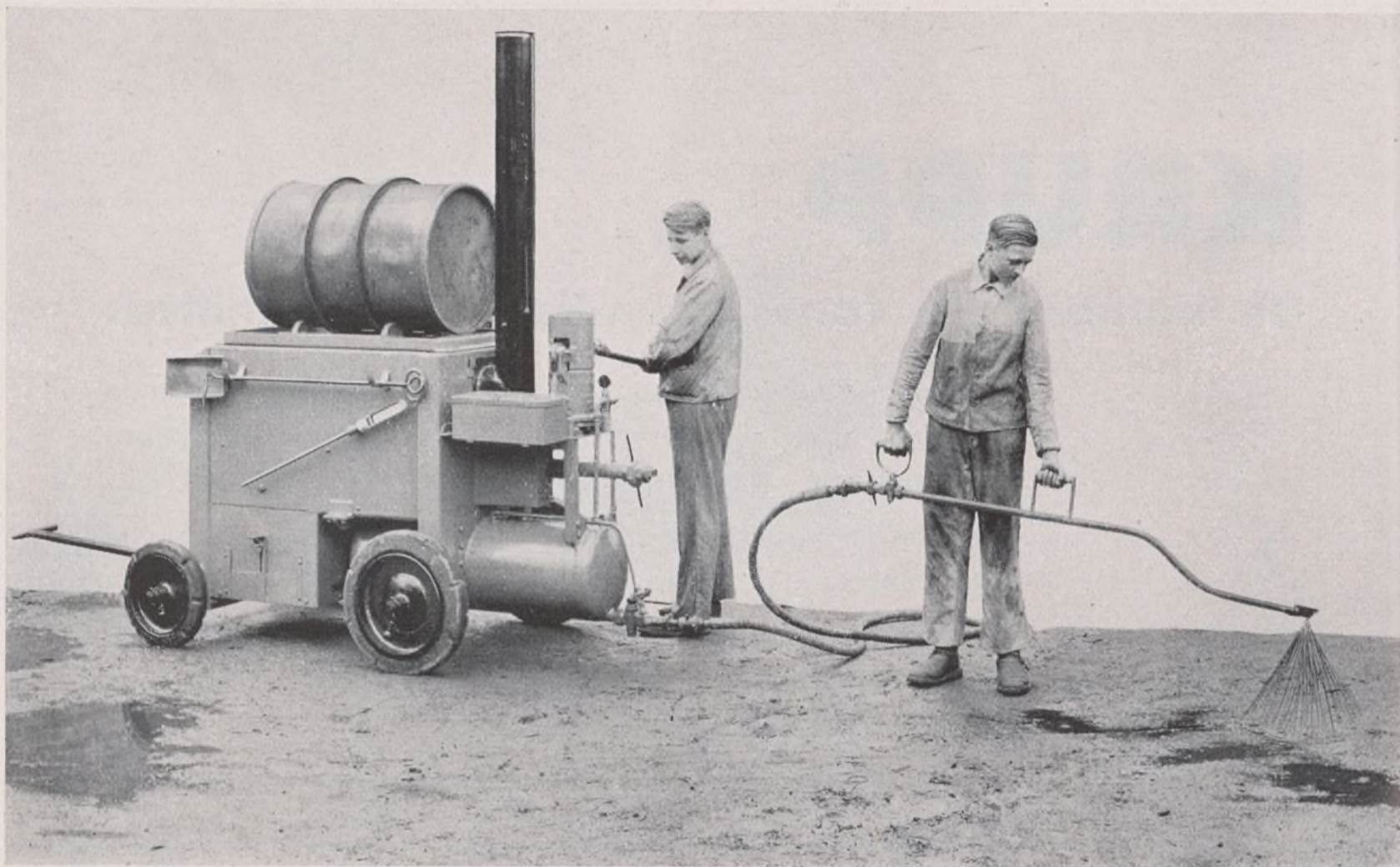
2176

*Mezcladoras.* Típica en la construcción de las mezcladoras, que van montadas sobre ruedas de goma, es la de la casa Kaiser, puesto que tiene un freno especial que funciona también al desengancharse la máquina por el peso propio del dispositivo del enganche; además, se asienta bien sobre la carretera a causa de su construcción baja. Para la provisión del agua necesaria va montada en la mezcladora citada una bomba de acción mecánica que la eleva a un depósito con indicador, de donde va, eventualmente, vía un automático especial, al tambor de la mezcladora. Para obras más grandes hay otras mezcladoras de 500 litros de cabida, provistas de grúas de una potencia de carga de 1.000 kilos. Como en otras máquinas, también en ésta se ha dado la mayor importancia a que su manejo sea fácil. Hay, sobre todo, una gran tendencia a crear *máquinas para cuya atención baste un solo hombre*. En este sentido llama la atención una nueva máquina repartidora de hormigón, servida por una sola persona, de la casa Linnhoff, que es típica en esta clase de maquinaria de fácil servicio. Asimismo requiere la atención de un solo hombre la conocida mezcladora rápida Jaeger de la casa Vögele, con cabida para 750 y 1250 litros, que, con veinte cargas, tiene una capacidad por hora de 10 y 20 metros cúbicos de hormigón; se construye fija o montada sobre cuatro ruedas o bien en una plataforma móvil que corre sobre el encajonado del camino. Las máquinas de la Fundición Sonthofen son mezcladoras automáticas, construídas con cabida para

750 a 2.000 litros y capacidad de 30 a 50 mezclas por hora.

En las *instalaciones de secaje y mezcla* se han tenido en cuenta los resultados de las últimas investigaciones técnico-científicas tanto en las grandes como en las pequeñas instalaciones. Estas investigaciones han sido precisamente durante los últimos años campo de estudio especial en Alemania. La nueva maquinaria para material fino y grueso, trabaja con un tambor al cual van anexas dos mezcladoras, una automática y otra de movimiento vertical. Se trata de una máquina que tiene una capacidad de 12 a 15 toneladas y en ella el tambor de secaje y la mezcladora se hallan separados, puesto que se acostumbra ahora a construir esta maquinaria de dos cuerpos. Sin embargo, anexo al tambor de secaje va, además de la mezcladora automática, una mezcladora de movimiento vertical, o de libre caída, para la elaboración de la piedra gruesa, es decir, la de más de 50 a 60 milímetros de canto. De este modo el mismo tambor de secaje entrega material a ambas mezcladoras. En las instalaciones de menor tamaño vemos de nuevo llevado a la práctica el punto de vista del rápido transporte y movilidad. La casa Reiser, que ha desarrollado las descritas instalaciones de secaje y mezcla separadas, construye por ejemplo, pequeñas instalaciones con una capacidad por hora de 4 a 6 toneladas, montados tambor y mezcladora en un solo chasis, como remolque de automóvil para su rápido traslado de una parte a otra.

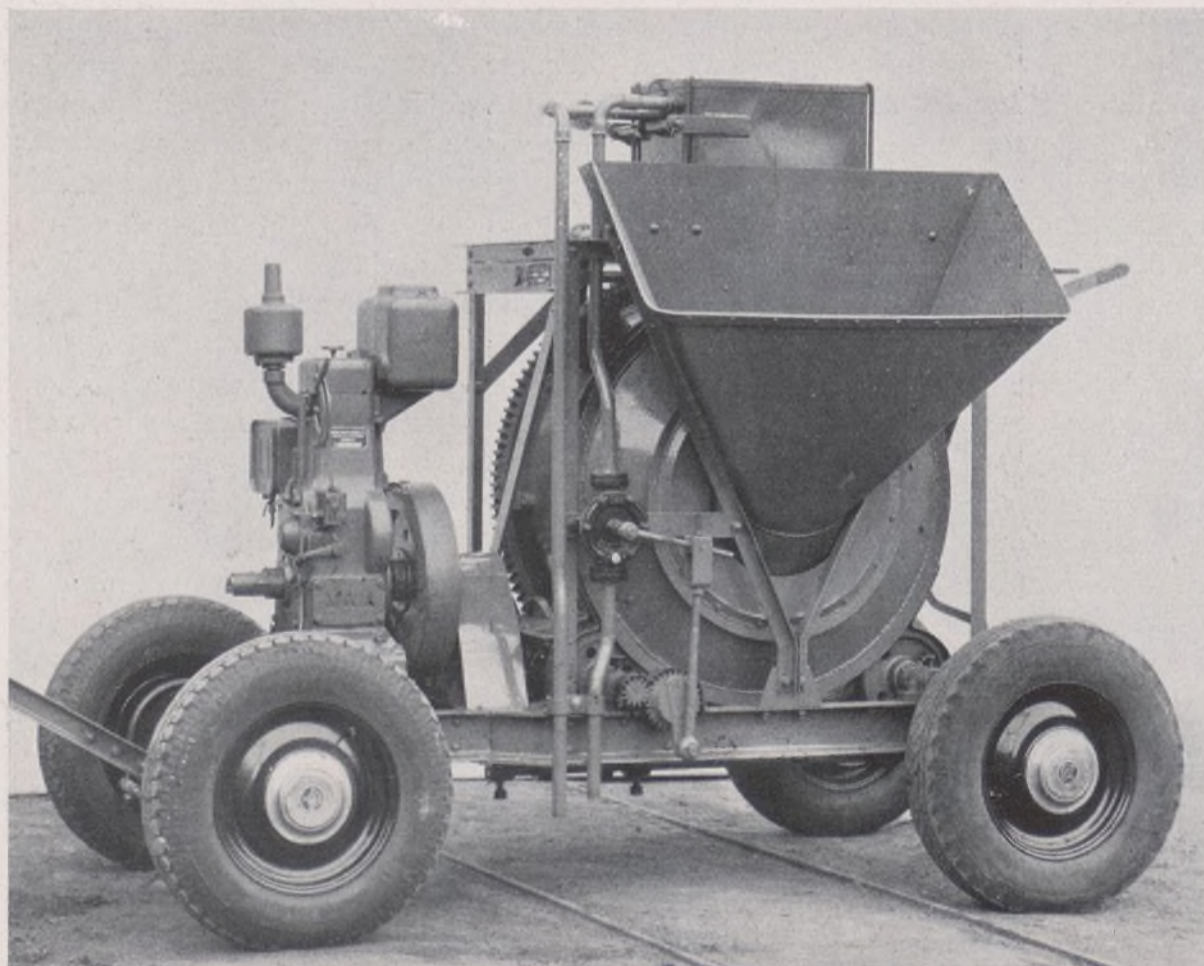
53



*Regaderas para material frío y caliente*

*Excavadoras.* Naturalmente también en las construcciones de las máquinas para excavar tierra se ha acentuado la conveniencia de obtener en ellas una gran movilidad, junto a lo cual se ha tenido, además, en cuenta la posibilidad de un empleo múltiple, la facilidad de atenderlas y, sobre todo, su resistencia a las más duras pruebas y el empleo prolongado. La casa Demag construye su pequeña excavadora Universal para obras de menor extensión; es poco pesada y de

fácil manejo, sencilla y económica. El chasis, hecho de acero soldado, tiene propulsión por cadena de orugas con cojinetes especiales. Para que se la pueda emplear en tareas múltiples, tiene esta excavadora muchos accesorios, como por ejemplo, dispositivo de cuchara alta y baja, agarrador, cubo raedor y grúa, basculador, dispositivo nivelador, pisonos etcétera etcétera. Otra excavadora, la Universal «L», de excelente construcción, es de la casa Orenstein & Koppel; tiene un motor



*Mezcladora móvil de hormigón*

# 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, 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

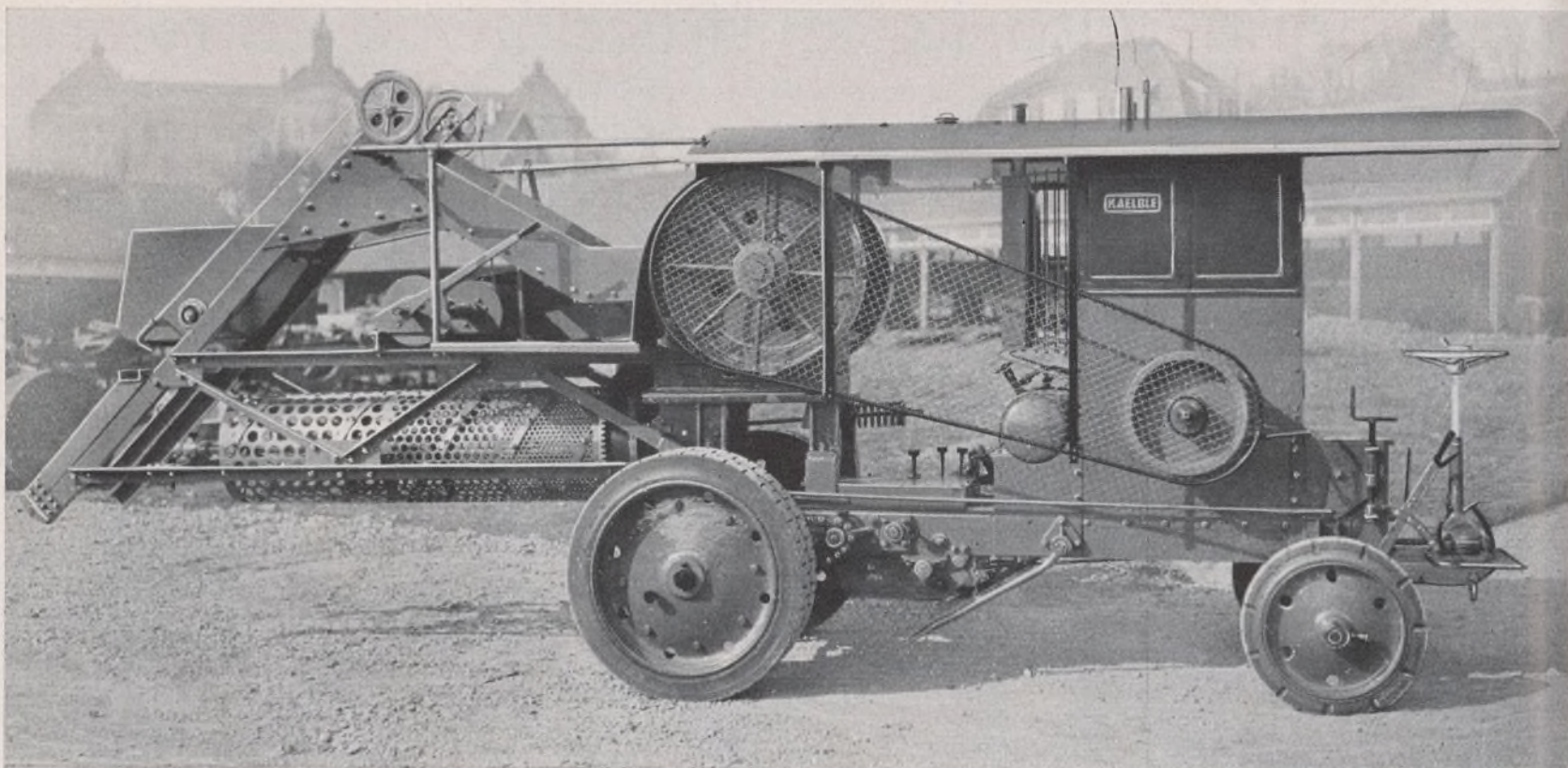
**29078**

**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. Suc., Maracaibo; Hamburg: von Lind & Co., Hamburg 1, Barkhof 2; Caracas: Schnell & Co., Caracas, Apartado 908.

**DEMAG**

Ayuntamiento de Madrid

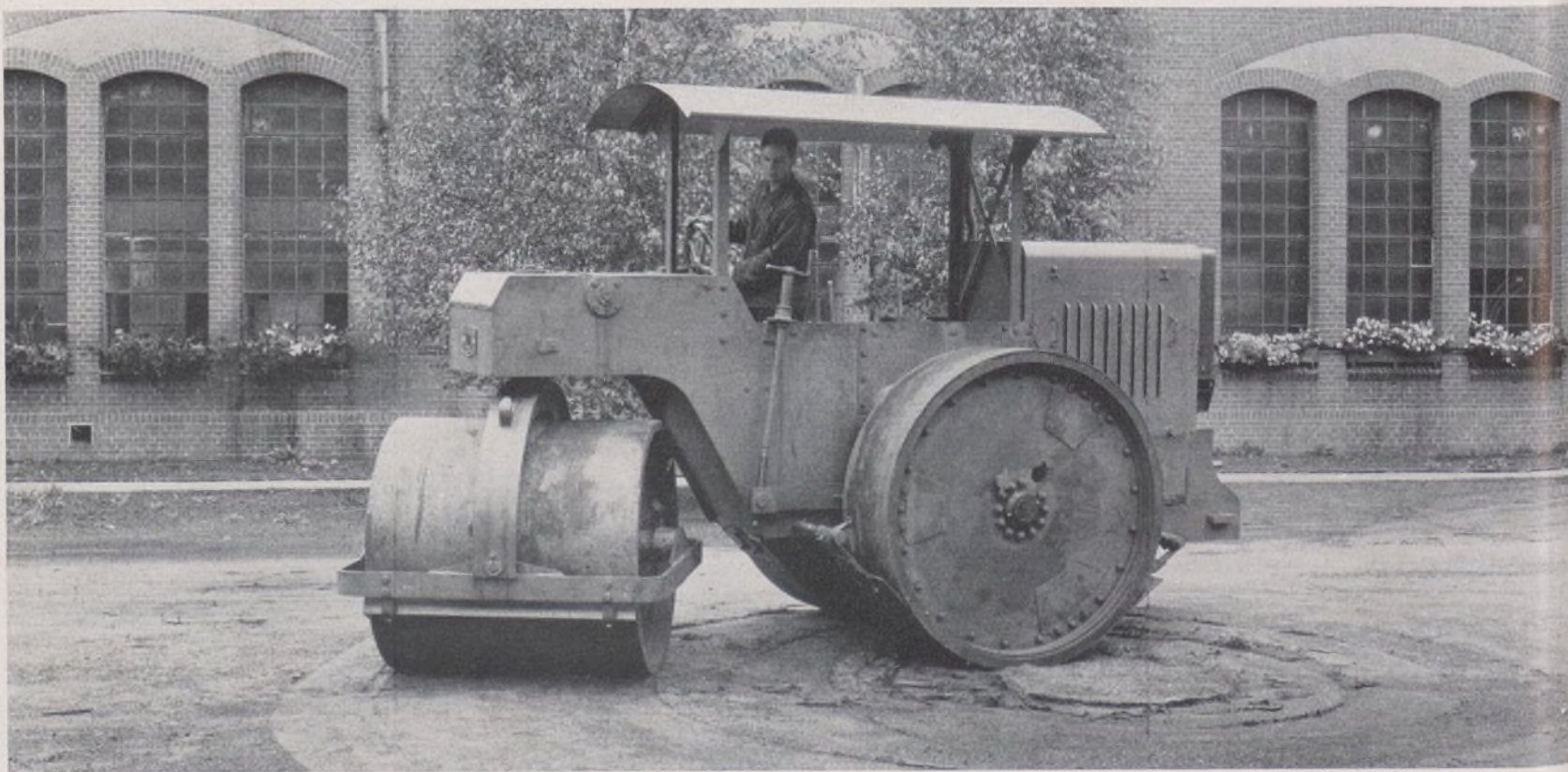


*Quebrantadora automóvil con cribas*

extrafuerte y probado. Gracias a la potencia de su motor, desarrolla la Universal «L» una gran capacidad de elevación que representa en la cuchara de excavación alta unas 13 toneladas y en la de la cuchara de excavación baja, unas 16 toneladas. En el equipo de cuchara alta, el dispositivo de avance puede accionarse con independencia del elevador, de modo que ambos movimientos pueden efectuarse en sucesión cualquiera con toda la fuerza de que dispone la máquina. Gracias a esta ventaja puede excavar con esta máquina la tierra más dura y difícil. La casa Menck & Hambrock construye también algunas excavadoras, los tipos Mb y Mc, de aplicaciones múltiples, como las antes citadas, y en cada aplicación bastan unos sencillos cambios como, por ejemplo, el de los cables, del avance y de otras piezas. Por otra parte, en estos tipos Mb y Mc la

casa Menck & Hambrock ha dado la debida importancia a las dimensiones exteriores a fin de que puedan cargarse montadas sobre los vagones de transporte. Tienen estos tipos tambores de acción independiente uno del otro que son de fácil embrague, de modo que el mecánico puede accionarlos en cada carrera. Con el tercer tambor puede regularse el brazo en cada carrera o alzada con la cuchara llena. Este tambor tiene también especial importancia en las instalaciones de excavación de cuchara baja para el volqueo y vaciado automático de la cuchara. Con ellas se puede vaciar la cuchara totalmente en cualquier posición, sin que deje por el camino un reguero de tierra.

Especial importancia tienen las *excavadoras de zanjas con banda de oruga* de la casa Weserhütte, porque el abrir zanjas, como por ejemplo, para la colocación de



*Apisonadora Diesel de tres rodillos con motor posterior*

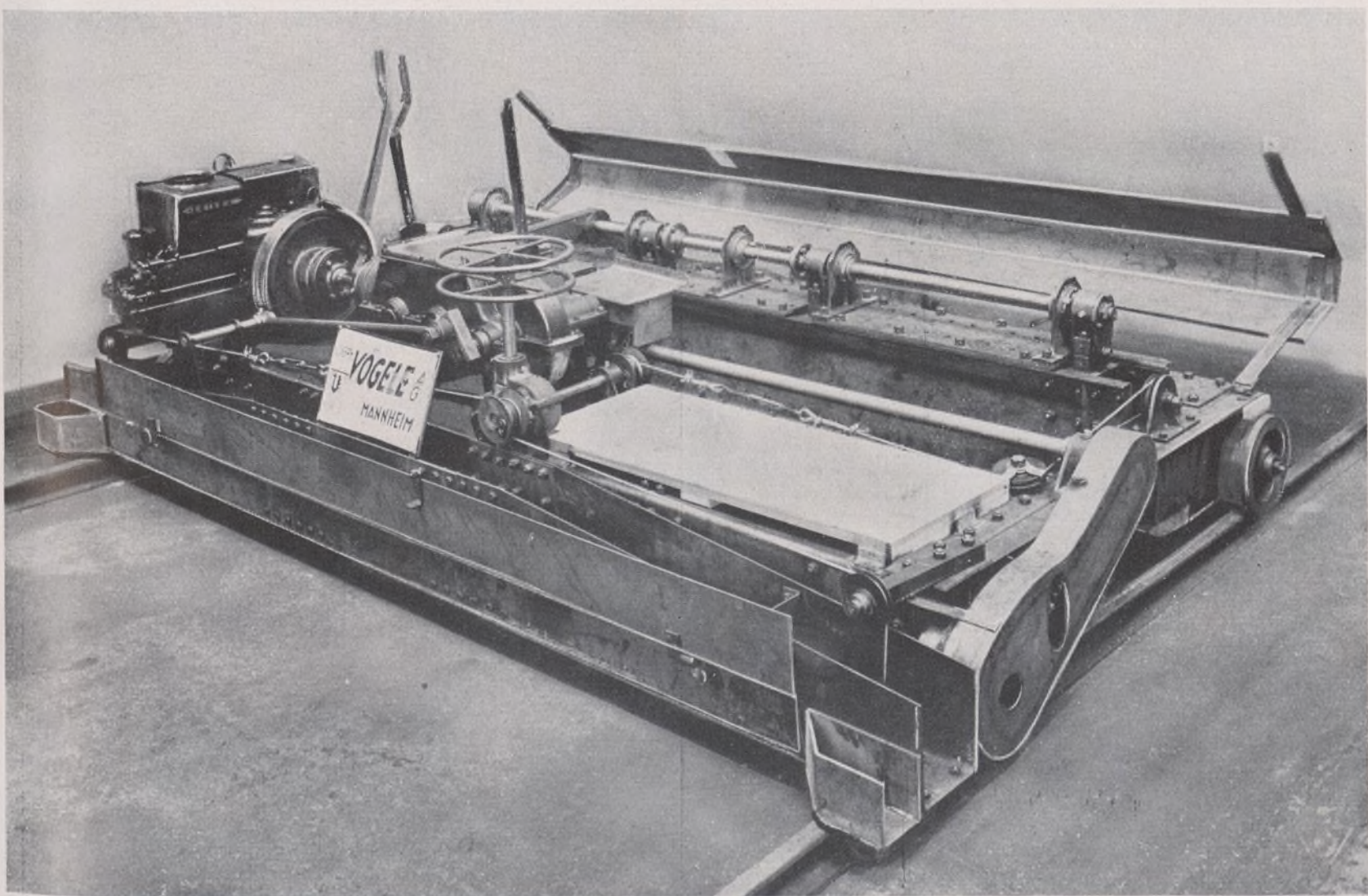
cables o cañerías, requiere siempre gran trabajo y mucho tiempo, con lo que se aumenta el coste de la instalación respectiva y el plazo para terminarla. La máquina que construye la Weserhütte excava zanjas con *paredes verticales*, de modo que la colocación de los cables, por ejemplo, puede efectuarse siempre, sin más ni más, a continuación del trabajo de la excavadora. La velocidad de avance de ésta, abriendo zanjas, es de unos cien metros por hora. Para ir de un sitio a otro tiene una velocidad de 5 kilómetros por hora y de 3, en la marcha atrás.

#### *Apisonadoras (Rodillos).*

En las apisonadoras, máquinas importantes también en la moderna construcción de caminos y carreteras,

bargo, propulsión mediante motor Diesel y otras, más pequeñas, motores con carburador.

Muy convincente es el programa de construcción de la conocida casa Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft vormals L. Schwartzkopf, que abarca apisonadoras de 3,75 hasta 4,5 toneladas de vía estrecha con motor Diesel (triciclos) y mecanismo de libre circulación por la calle; además, incluye dicho programa apisonadoras tándem con motor Diesel, de 2,5 a 3 toneladas igualmente con mecanismo de libre circulación, así como apisonadoras triciclos de 10 a 12 toneladas, etcétera, etcétera. Hay que subrayar en las construcciones de esta casa el mecanismo mediante el cual pueden adaptarse perfectamente las ruedas posteriores, sin más ni más, a todos los perfiles de la calle. Los rodillos de



*Finisher vibratorio de alta frecuencia para calzadas de 3 m. de anchura*

siguen prevaleciendo las construcciones conocidas de rodillos de tres ruedas, en tándem y de una rueda, éstos con o sin rueda de guía; para todas estas apisonadoras se han creado en estos años innumerables accesorios muy útiles, como por ejemplo, anillas de ampliación y palas automáticas para trabajos de tierra; también las hay en las que existe la posibilidad de cambiar el peso del rodillo con ayuda de arena, agua o lastre sólido; otras mejoras son la regulación automática de los rodillos posteriores y delanteros, el diferencial con trinquete, la conducción por medio de rueda de mano y árbol en lugar de cadenas, etcétera, etcétera. La propulsión de las apisonadoras sigue siendo hoy, como antes, la de la clásica máquina de vapor cuyas posibilidades técnicas y económicas no están agotadas, ni mucho menos. Algunas apisonadoras tienen, sin em-

motor Diesel de la casa Carl Kaelble poseen un cambio de marcha con el cual se puede dar rápidamente y sin trepidación alguna marcha atrás y adelante, así como disponen también de una caja de velocidades encerrada en baño de aceite, de manera que también pueden apisonarse perfectamente capas delicadas. Aparte de los rodillos normales tándem y triciclos, ha construido la casa Kaelble una serie de apisonadoras especiales, como por ejemplo, el rodillo de motor Diesel «Advance», patente Kaelble, con ruedas posteriores inclinables para que se adapten a cualquier perfil de la calle, sea el que exista, sea el que se quiera obtener. Los rodillos triciclos de motor Diesel de la casa Deutz-Kemna están destinados a la construcción de caminos con fuertes capas de balasto para un tráfico intenso y pesado. Después de colocar en estas apisonadoras

anillas extra anchas, pueden emplearse también con gran éxito para apisonar encajonamientos y super e infraestructuras. Trabajan estas apisonadoras también con excelente resultado en terreno montañoso, porque tienen gran movilidad en las curvas y toman bien las cuestas. El modo cómo se adaptan los rodillos de vapor a las exigencias modernas, lo demuestran los que construye la casa Ruthemeyer, con perfil automático, rápido cambio de marcha, sin trepidación etcétera.

#### *Máquinas regaderas y remendadoras.*

Estos dos grupos de maquinaria, indispensables en el moderno cuidado de carreteras y caminos, han mere-

ce construye la casa Pfirsching & Huther, máquinas de riego y avance automáticos con caldera, con una capacidad de 5.000 a 6.000 metros cuadrados por día, en las que el riego se efectúa por medio de aire comprimido; estas máquinas pueden emplearse, combinadas con un calentador de alquitrán y de betún, para trabajos rápidos y extensos.

Un tipo de máquina muy interesante es el construido por la casa Alpine A. G., con la cual se sigue el método Mud-Jack. Empléase este método para el alzamiento de capas de hormigón, es decir, para el arreglo de calles y caminos cuando, por un motivo u otro, la capa de hormigón se ha hundido.



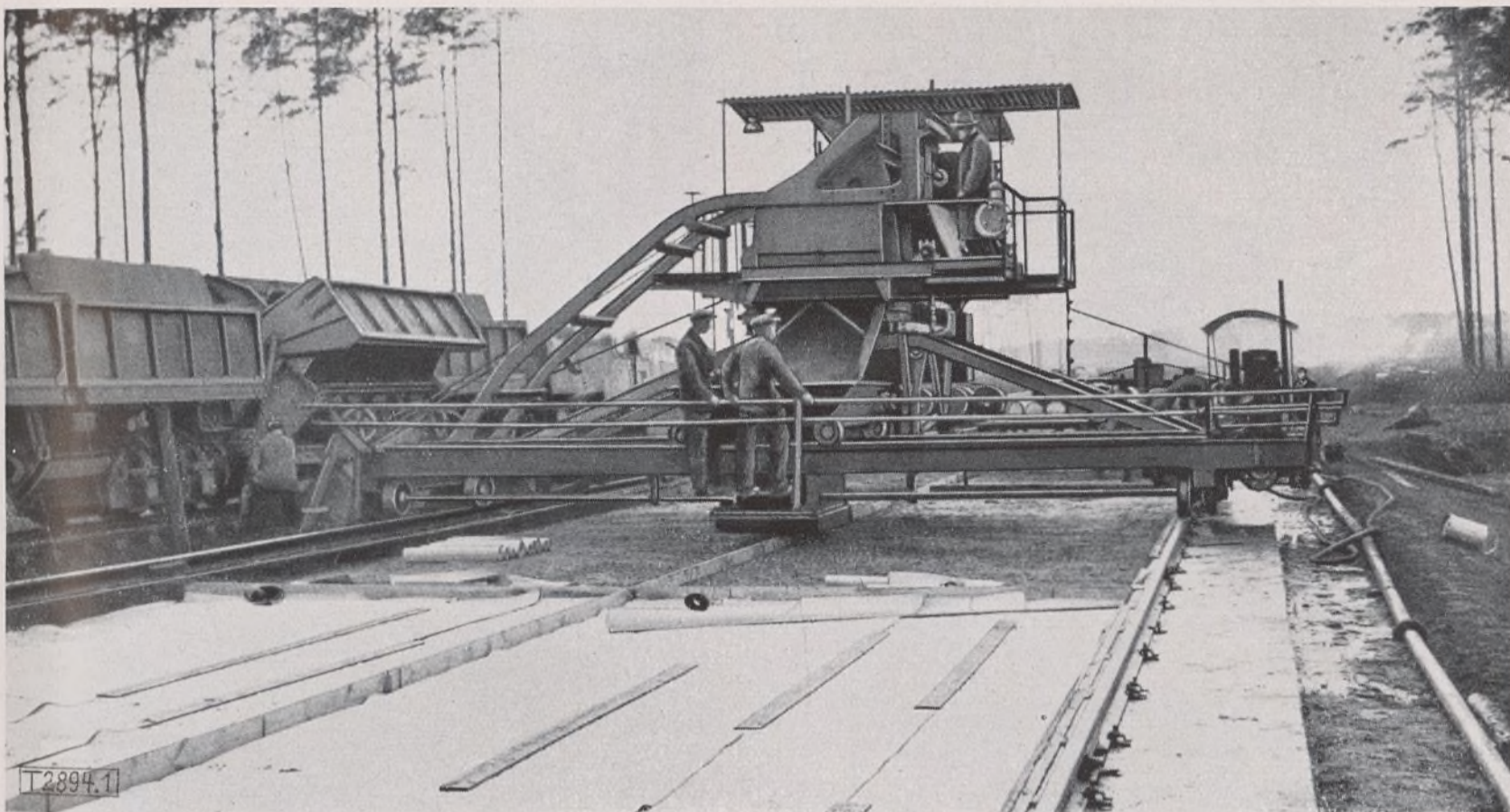
*Apisonadora de alta potencia, que se construye hasta de 2000 kgs. de peso*

cido particular atención por parte de los constructores alemanes, por lo que los encontramos en diferentes tipos, para las aplicaciones más variadas y con toda clase de capacidad y potencia. La casa constructora de máquinas Linnhoff construye, por ejemplo, carros tanques de chasis bajo para el transporte de betún caliente, alquitrán caliente y asfalto frío, desde el vagón tanque del ferrocarril al lugar de las obras, como también regaderas de mano para asfaltado frío con un compresor de gran rendimiento; asimismo construye máquinas de regar a mano para trabajar con material bituminoso y alquitrán caliente sin precalentamiento, para asfalto frío y para toda suerte de materiales que puedan regarse, y por fin inyectores automáticos de motor, en los que están combinados tractor, caldera y regadera. Las regaderas de tonel tienen la ventaja de que se pueda regar con estas máquinas directamente desde el tonel de origen. Para el empleo de todos los materiales bituminosos y otros que puedan regarse,

#### *Trituradoras y cribas.*

El subsuelo de todos los países guarda en sus rocas tesoros que pueden ser muy importantes cuando existen máquinas con las que se puedan utilizarlos. Por esto séanos permitido terminar este artículo con una indicación sobre el desarrollo de la construcción de las trituradoras y cribas alemanas.

Una de las casas alemanas que pueden servir en esta clase de máquinas instalaciones enteras y completas, como también sueltas, es la casa Krupp-Gruson. Construye la misma como pre-trituradoras una novísima máquina de triturar a golpes. Con su granulador cónico sistema Symons se logra producir cascajo de cantos agudos, el que, como es sabido, no sólo se emplea en la construcción de carreteras, sino también en la industria cerámica. Las modernas cribas de resonancia de la casa Krupp-Gruson, en las que la caja se mueve en dirección oblicua hacia arriba, tienen tan

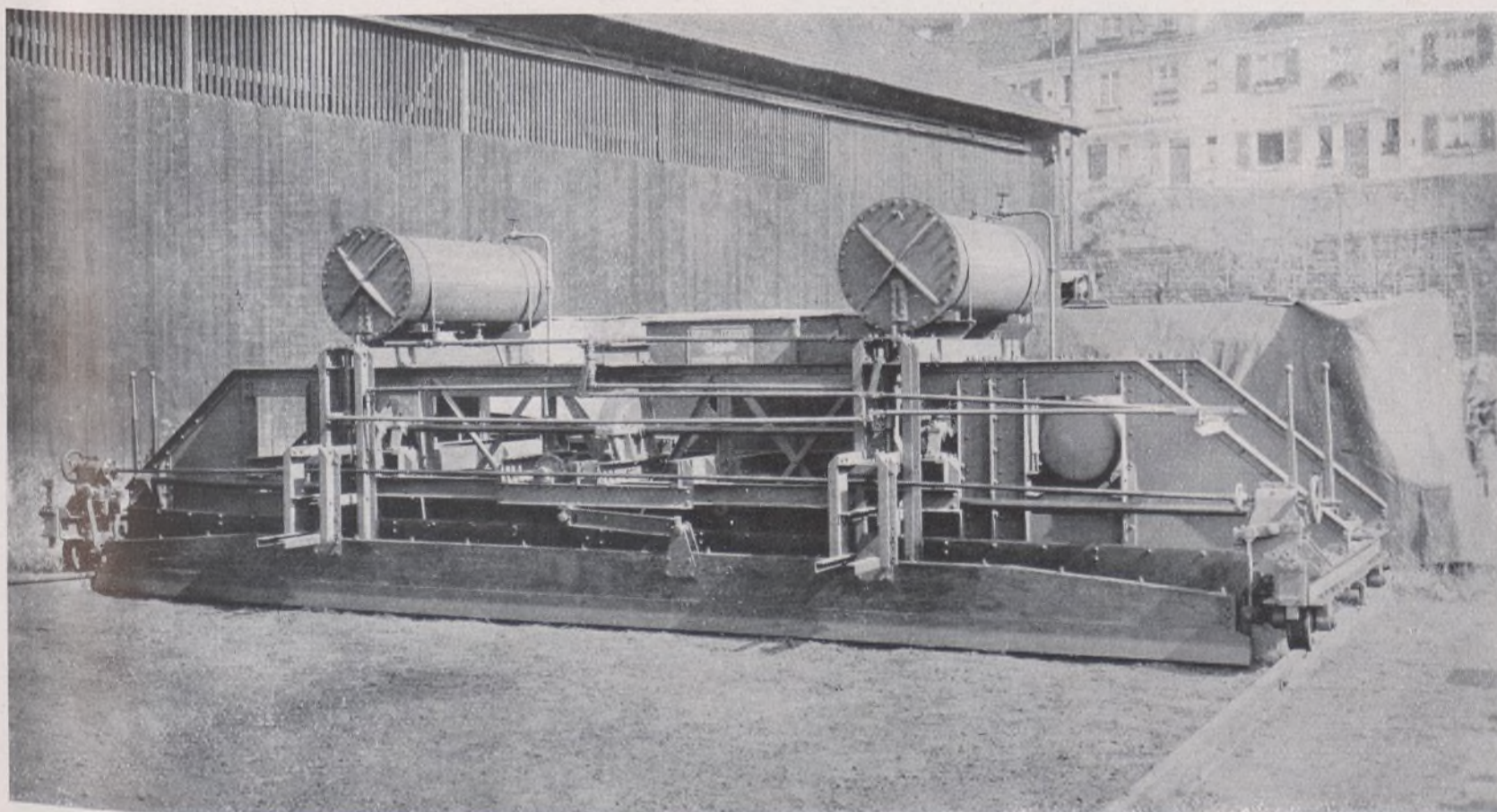


*Supermezcladora para calzadas de 7,9 m. de anchura, que corre sobre rieles*

excelente fuerza de lanzamiento que se obtiene un rendimiento muy importante hasta con mallas pequeñas. La casa Humboldt-Deutzmotoren A. G. emplea para la obtención de buen casajo trituradoras de doble rotación con las que se logra rápidamente un casajo cúbico muy igual, siendo de poquísima importancia el polvo que se produce. También las trituradoras Humboldt de mordazas son especialmente útiles en la obtención de casajo. Las cribas vibratorias Humboldt se construyen en dos formas: una, conocida con el nombre de criba «Libra» para la criba fina, de basculación

libre, y otra, para la criba gruesa, llamada criba excéntrica.

Claro está que en este artículo sólo se ha podido dar una leve idea del desarrollo en la fabricación de la maquinaria alemana para la construcción de caminos y carreteras. Precisamente en este ramo de la industria alemana, el desarrollo ha sido en los últimos años muy rápido y muy profundo y en toda la evolución de esta clase de maquinaria el constructor alemán, naturalmente, no ha perdido de vista las necesidades del extranjero ni de sus buenos clientes de ultramar.



*Finisher para calzadas bituminosas*

## *Detalles del coche popular alemán*



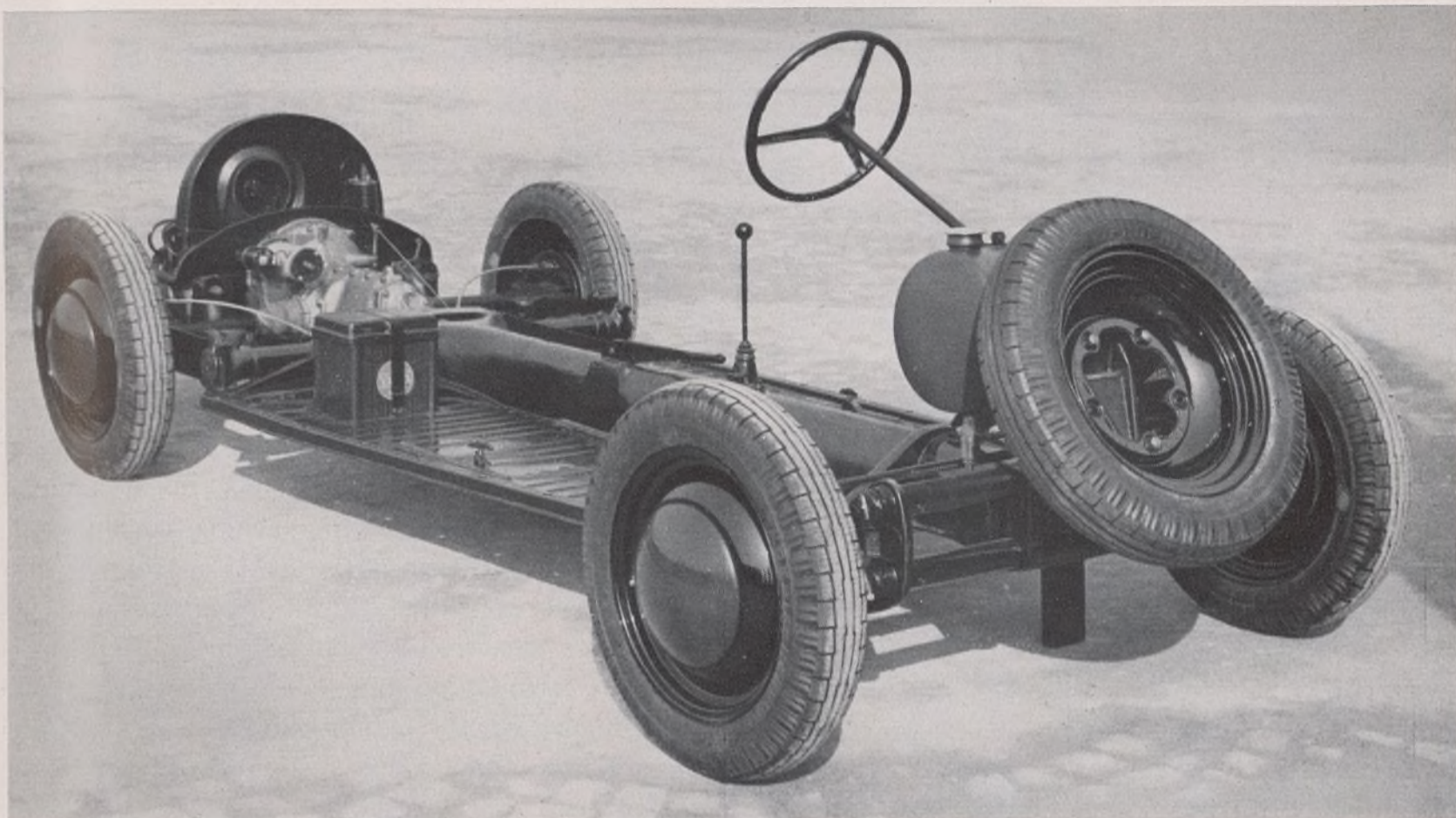
*Fácil acceso al asiento del conductor*



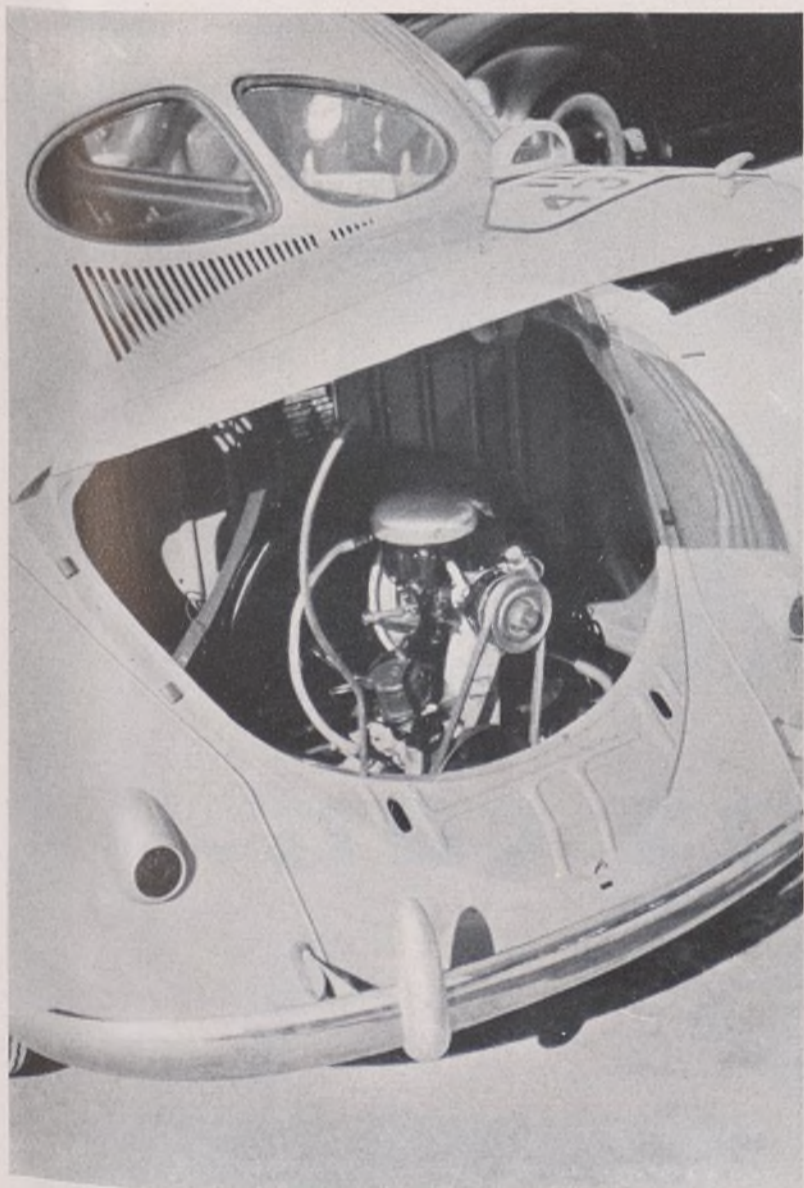
*Por su forma aerodinámica, el nuevo coche popular alemán ofrecerá suficiente espacio para cinco personas, lo que es muy ventajoso teniendo en cuenta su bajo precio de RM 990,—*



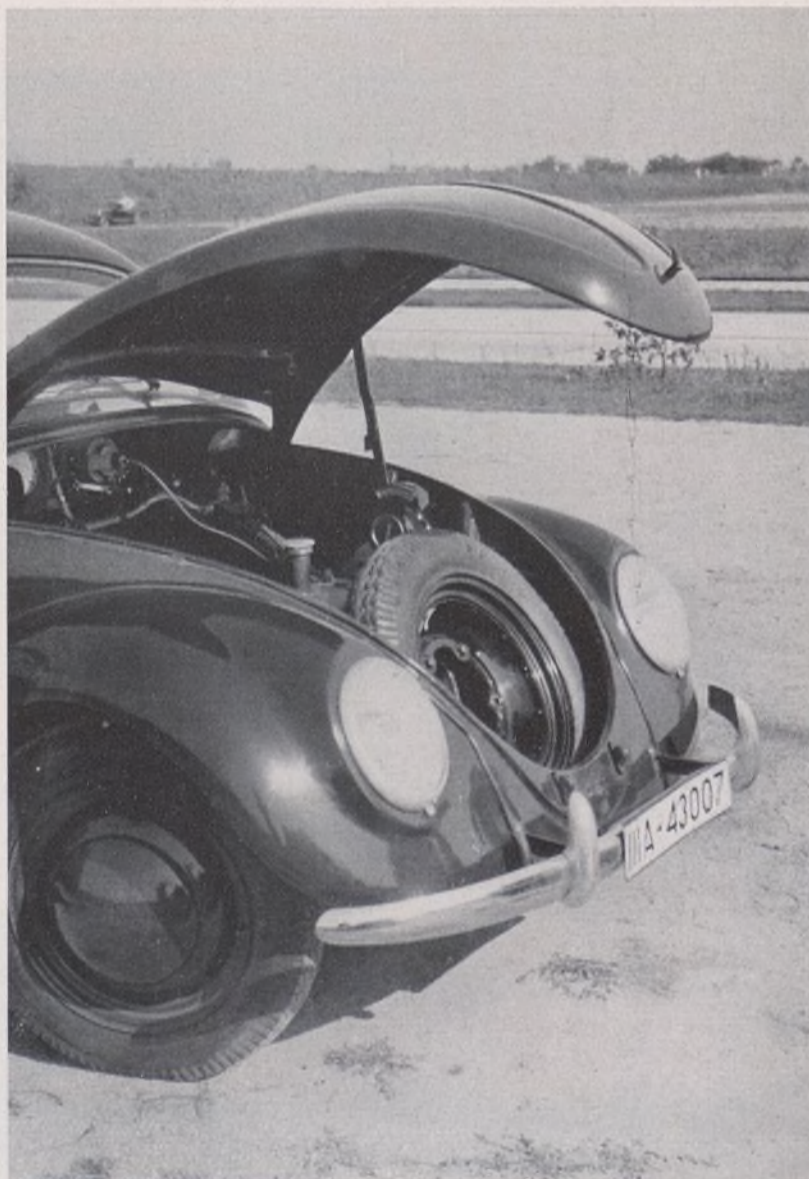
*La edificación de la fábrica de coches populares cerca de la ciudad de Fallerleben, que será la fábrica de automóviles más grande que existe, progresa rápidamente*



*El chasis del coche popular*



*El motor posterior que desarrolla 24 CV*



*Como el motor se encuentra atrás, hay suficiente lugar adelante para el equipaje*

## La fotografía en colores y la infrarroja

**D**ESDE que se iniciaron los primeros progresos en el arte fotográfico y cuando éste empezó a generalizarse, nació el deseo de retener no tan sólo la imagen negra y blanca de los objetos y paisajes con todos sus matices, luces y sombras, sino también los colores naturales. El recuerdo de este o aquel bello lugar de la tierra que se ha visto, suele unirse muchas veces a determinado color o combinación de colores. Sea el verdor de una falda de montaña, sea la policromía exuberante de los jardines en verano, la no menos hermosa del otoño, o la blanca mancha de las nubes en un cielo azul, siempre perdura el colorido en nuestro recuerdo aun mucho tiempo después de haber efectuado un viaje o un paseo.

¿No es por lo tanto muy lógico que el aficionado pida fotografías de color a su aparato para retener para siempre tales recuerdos? La ciencia, sobre todo la alemana, ha dado, tras muchos y laboriosos ensayos, debido cumplimiento a tales deseos. Verdad es que por ahora aun hay que renunciar a las copias en color que fija los recuerdos en una serie de imágenes iluminadas, pero gracias a los modernos progresos está al alcance de todo el mundo la imagen transparente, el diaposi-

tivo, con los colores naturales de los paisajes y objetos. Un adelanto muy grande, que data de poco más de un año, permite hoy que se puedan hacer estas fotografías en colores con las cámaras llamadas pequeñas sobre película con 36 exposiciones y que luego se puedan sacar de la película diapositiva en colores, pruebas y ampliaciones corrientes, en blanco y negro.

El manejo de la fotografía en colores es facilísimo. En lugar del rollo de película corriente del tamaño de 24×36, se coloca en el aparato una película de color que, exteriormente, no se diferencia en nada del rollo corriente. Al hacer las fotografías sólo hay que tener presente que la sensibilidad de la película en colores es bastante menor; cuánto, lo indican las casas que la fabrican, como la casa Agfa, que es una de las que más se distinguen en este sentido; pero de todos modos, las hay ya que permiten hacer instantáneas con buena luz solar.

Para la toma de vistas de color con las llamadas cámaras pequeñas (24×36 mm.), de las que hablaremos más abajo, no hace falta ya ningún filtro especial, puesto que la reproducción de los colores se efectúa mediante tres capas de emulsión distintas de la pelí-



# Sus fotos con



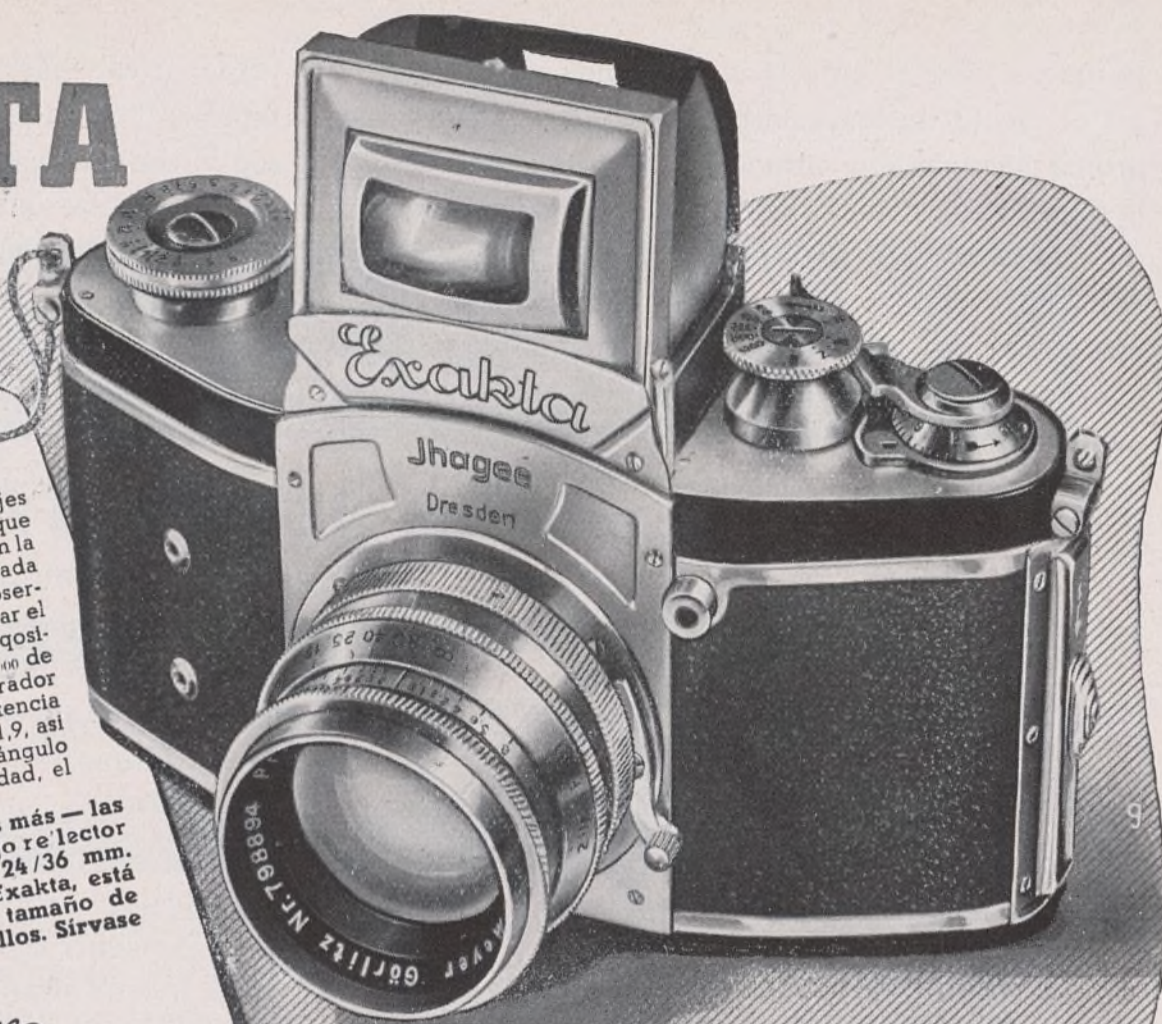
## Cámaras · Películas · Placas · Papeles

# Kine EXAKTA

**Garantizamos**  
la concordancia absoluta libre de paralajes entre la imagen reflejada y la copia, porque el objetivo toma-vista proyecta también la imagen reflejada. En la imagen ampliada vertical del vidrio esmerilado puede observarse el objeto a fotografiar y controlar el enfoque. Son imposibles las dobles exposiciones. Obturador de cortina de  $\frac{1}{100}$  de segundo hasta 12 segundos. Disparador autómático. Objetivos de alta potencia luminosa intercambiables hasta 1:1.9, así como teleobjetivos y lentes de ángulo ancho. A pesar de su universalidad, el manejo es sencillo.

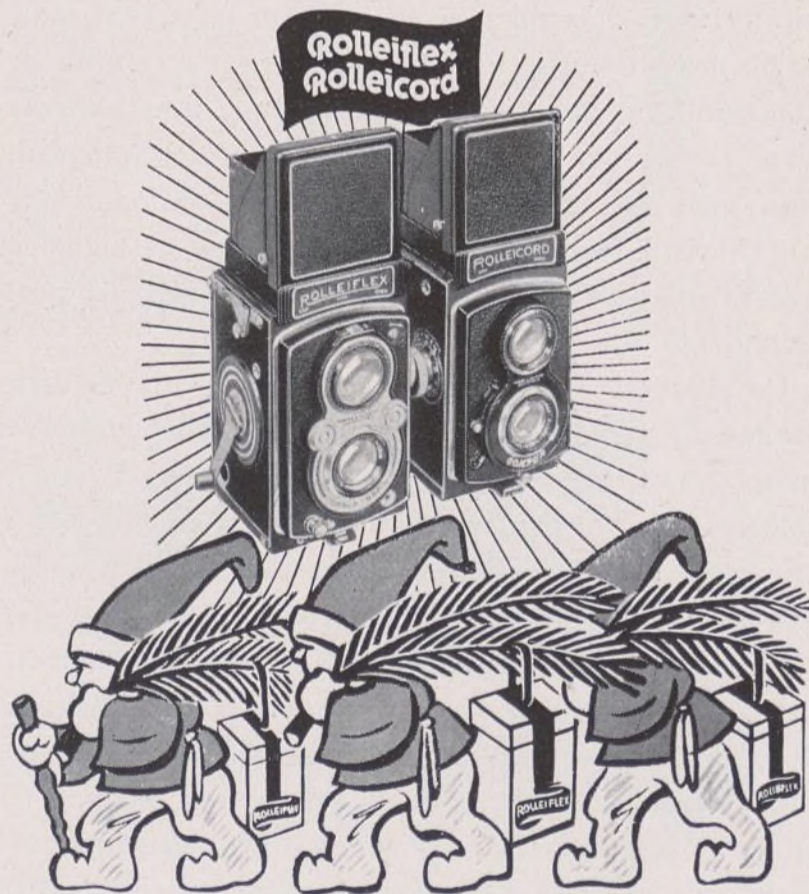
**Todas estas ventajas — y otras más — las ofrece a Ud. la cámara de espejo reflector monocular Kine-Exakta de 24/36 mm. El modelo gemelo, Standard-Exakta, está adaptado para el favorable tamaño de 4:6,5 cm. de la película en rollos. Sirvase pedir prospectos gratis.**

**Ihagee**  
KAMERAWERK  
STEENBERGEN & CO.  
DRESE - STRIESEN 337



cula, las que, una vez reveladas, dan los tres colores básicos: rojo, amarillo y azul, y éstos, vistos a trasluz dan, de acuerdo con el procedimiento llamado subtractivo, una extensa gama de colores, de acuerdo con las gradaciones de los colores naturales. El revelado de las películas de color se efectúa por mediación del comerciante de artículos fotográficos que vende la película de color o también, enviando el rollo impresionado directamente a la casa o su representante.

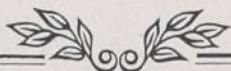
Como ya se ha indicado, pueden emplearse estas películas de color en todos los aparatos fotográficos del tamaño de 24x36 mm, con buena óptica, desde luego, y entre ellos, uno de los que se presta muy bien para la fotografía en color es el Kine-Exakta de la casa Ihagee, la cual ha procurado adaptar sus aparatos a esta nueva e interesante modalidad del arte fotográfico. Y es que la cámara Kine-Exakta, gracias al enfoque por el cristal mate (que se hace por reflejo) y la acertada combinación de hacer el cristal mate en forma convexa para que sea al mismo tiempo lente de aumento, da durante el enfoque, una imagen mucho mayor que el cuadro de la película; lo que esto significa para la fotografía en colores sólo lo sabe apreciar aquél que ya las haya hecho. El simple visor de otros aparatos es en este caso, por lo general, insuficiente,



El regalo de una Rollei será seguramente acogido con el mayor entusiasmo y gratitud. Es una cámara que se separa de lo común y un regalo muy apropiado en esta ocasión. La perfección de sus producciones nos hace revivir el pasado como ningún otro aparato de esta clase pudiera hacerlo, y la imposibilidad de fallar nos evita el menor desengaño. Todos los detalles de fabricación han sido debidamente estudiados para garantizar la facilidad y seguridad de obtener resultados perfectos.

**FRANKE & HEIDECHE BRAUNSCHWEIG ALEMANIA**

porque, si bien se aprecia el panorama o el objeto, no así el efecto de los colores. No sólo se puede comprobar bien con este enfoque mayor de la Kine-Exacta la nitidez de la fotografía sino, además, la combinación de colores, con lo cual, si no se procede con imperdonable torpeza, se evitan totalmente los fallos. Además del cristal mate curvado, que actúa de cristal de aumento, tiene la Kine-Exacta otra lupa desplegable, montada encima del visor, con la cual se agranda aún más una gran parte de la imagen (el centro, ¡tan im-

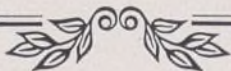


## PAUL HARTUNG KG · HAMBURGO

*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



portante!) con lo cual el enfoque con la Kine-Exacta se efectúa casi como si se hiciera con un cristal mate de 6×9 centímetros. Por otra parte, sirve este visor de aumento a los que llevan lentes (los que generalmente no se tienen en cuenta al construir aparatos fotográficos), pues los miopes pueden enfocar cómodamente con el cristal mate curvado, y los présbitas, en lugar de lentes, emplean la segunda lupa y enfocan así perfectamente.

Los dispositivos en color, sobre todo los que se han hecho con la película Agfa-Color, ofrecen luego ancho campo a la proyección con los pequeños proyectores o ampliadores, porque los que hay en el mercado, como los de la casa Ihagee, entre otros muchos, tienen suficiente fuerza lumínica para reproducir en la pantalla las imágenes de color hasta un ancho de 2,5 metros. Desde luego, también pueden contemplarse los dispositivos en color con lupas especiales, sin necesidad de hacer el gasto de aparatos de proyección, porque la nitidez y la limpieza de colores son tan perfectas que basta un buen cristal de aumento para apreciar, utilizando cualquier foco de luz, hasta la diurna misma, el hermoso colorido del diapositivo.

### *La fotografía infrarroja.*

La sensibilidad a los colores de la vista humana que, como se sabe, es más grande respecto del amarillo y

verde, decae hacia el extremo violeta y el rojo del espectro. Las radiaciones más allá de 0,000.076 cm. no son ya visibles para nuestra vista y los que están más allá de ambos extremos se llaman rayos ultravioletas y ultra o infrarrojos; estos últimos, como son principalmente transmisores de energía de calor, pueden apreciarse fácilmente con termómetros ultrasensibles. Naturalmente, ni los rayos ultravioletas son violetas, ni los infrarrojos, rojos; sólo se les ha dado este nombre por su proximidad a las radiaciones violetas y rojas del espectro.

Los rayos infrarrojos, que son los que aquí nos interesan, son, como se ha dicho, invisibles a nuestra vista. Durante mucho tiempo fueron tenidos en la técnica como molestas manifestaciones de la luz, pero en los últimos años han ganado extraordinariamente en importancia, progreso que se debe, en primer lugar, a que se ha logrado producir placas y células fotográficas sensibles a estas radiaciones, gracias a las cuales se pueden retener en la placa detalles del panorama, entre otros, que no alcanzamos a ver ni con los mejores anteojos, porque lo impide la capa de polvo y de niebla seca de que siempre está saturada la atmósfera. Las radiaciones infrarrojas atraviesan estas capas (pero de ningún modo la niebla húmeda, como se cree), y así podemos retener en las placas infrarrojas lejanos detalles del paisaje que de otro modo no se perciben ni las placas corrientes retienen, como montes lejanos etcétera. Lo que extraña al principio en la fotografía infrarroja es la excesiva blancura de los objetos verdes (prados, árboles), pero es defecto éste que queda ampliamente compensado por la ventaja de penetrar con ella más allá de lo visible. Sería prolijo relatar en este breve artículo todas las aplicaciones que tiene la fotografía infrarroja, como por ejemplo el imitar escenas nocturnas con luna tomándolas en plena luz solar, la reproducción exacta de pergaminos con letra borrosa, etcétera, etcétera.

Desde luego, todos los aparatos fotográficos sirven para hacer fotos con placa o película infrarroja, si disponen de buenos lentes y sólo citaremos aquí, como especialmente convenientes las Rollicord y Rolliflex, de la casa Franke & Heidecke, por su tamaño, su comodidad en el manejo, su buena óptica, y por su práctico enfoque con el cristal mate en el que se sigue viendo la imagen, el paisaje enfocado, hasta en el momento de accionar el disparador. Los innumerables poseedores de Rollicord y Rolliflex hallarán en la fotografía con película infrarroja una grata ocupación. Por lo demás, se emplea ya con cierta frecuencia, como se puede comprobar por las reproducciones que se encuentran en las revistas fotográficas y otras, pues se trata de un invento cuyas posibilidades son muy amplias.

# CONTINENTAL

**MAQUINAS DE ESCRIBIR - UNA MAQUINA PARA CADA FIN**

## PORTATIL

Para el hogar y la oficina, con estuche con o sin tabulador de columnas. Se fabrican tambien modelos simplificados a precios atractivos

## STANDARD

Más de 700.000 máquinas en uso continúan demostrando su eficiencia y estabilidad. Carros de diferentes tamaños con tabulador de columnas o tabulador decimal

## SILENTA

La máquina de escribir silenciosa de más moderna construcción para el escritorio particular y todas aquellas oficinas donde es preciso tener un silencio absoluto

## RAPIDUS

La máquina de escribir para contabilidad y correspondencia. El inyector patentado es instantáneamente desmontable, no exigiendo herramientas o habilidad técnica



**WANDERER - WERKE SIEGMAR - SCHÖNAU**

# La normalización en el dominio del tráfico

SEGURAMENTE será bueno recordar aquellos tiempos en que las huellas en la hierba y en la arena, tal vez también el sendero de caza en tierra inculta, eran las únicas rutas existentes. Entonces llegamos a comprender verdaderamente las proporciones en que se desarrolla actualmente el tráfico y su importancia.

Nuestra vida moderna con las grandes acumulaciones de gente, completamente desconocidas antaño, nos crea diariamente y a todas horas problemas de tráfico cada vez más difíciles de solucionar. Todavía no se han resuelto todos los problemas en este plano; no obstante, nuestro globo terráqueo ya está cubierto de una densa red de carreteras, de líneas ferroviarias, de navegación aéreas, e inúmeros barcos, trenes, automóviles, camiones y aviones transportan rápida y seguramente los seres humanos y las mercancías de un sitio a otro.

## El tráfico terrestre.

Es casi imposible prever el número de vehículos que mañana o pasado han de circular por una vía pública. En momentos determinados, la calle o carretera debe encontrarse en condiciones para dar abasto a un tráfico intenso, mientras que poco después o al día siguiente la vemos solitaria y abandonada. El mínimo del ritmo variable no debe tomarse, sin embargo, como norma para el proyecto de construcción de una red de carreteras o calles. Muy al contrario, esta red debe adaptarse precisamente a las condiciones de circulación máximas para poder cumplir en cualquier momento con las exigencias que ponga el movimiento.

La construcción de carreteras es un arte que ya dominaban los romanos. Y a pesar de todo, aun siguiendo las ideas de los antiguos romanos, estamos hoy día obligados a proyectar y a construir nuestras carreteras desde puntos de vista y según principios nuevos.

Al cubrir un gran país en el corazón de Europa con una densa red de carreteras, bien es posible imaginar aproximadamente la cantidad de materiales requeridos para la construcción de estas vías de comunicación, así como también para su entretenimiento y conservación. Conócense diferentes firmes que han demostrado sus excelentes propiedades durante muchos años, decenios y hasta siglos. Por lo tanto, con todo derecho pueden combinarse las experiencias hechas durante largos períodos con los resultados de ensayos modernos y crear así normas generales y obligatorias. De este modo sobran muchos ensayos superfluos, realizados ya con mucho éxito en otra parte; se simplifican y abaratan los proyectos y la ejecución de las carreteras; se reduce la cantidad de materiales en almacén, necesarios para la construcción, quedando garantizada su calidad uniforme a la vez que la durabilidad del firme de las carreteras, expuestas hoy en día a esfuerzos y cargas particularmente grandes. En la actualidad disponemos de adoquines pequeños, así como de adoquines grandes para el pavimento en filas y de adoquines de encintar, todos ellos normalizados, de cemento de Portland normalizado, de granulaciones

normalizadas para arena, grava y materiales triturados, de materias de trabazón bituminosas normalizadas para la construcción de carreteras y fines análogos, pues hasta los principios que rigen para la ejecución y el entretenimiento de carreteras asfaltadas están comprendidos en las normas.

Los principios fundamentales de construcción de *puentes de carretera*, sus dimensiones, las cargas supuestas, las bases para el cálculo y la ejecución del proyecto, las reglas para el control y la verificación de puentes de carretera, las prescripciones relativas a los puentes de acero soldado de alma llena no se han formulado solamente en idioma alemán, sino que también se han traducido, en parte, al español, francés e inglés.

La construcción de *coches y camiones automóviles* experimentó en Alemania un auge extraordinario en el curso de los últimos años. Las elevadas cifras de producción exigen imperiosamente una clara unificación de todos los elementos de construcción, así que no puede sorprender el que los círculos interesados hayan establecido numerosas normas tanto para motocicletas como para automóviles. El comienzo de los trabajos de unificación o estandarización para los coches y camiones automóviles se remonta en Alemania al año de guerra de 1915. En aquel entonces se creó la base para las normas de la construcción de coches y camiones automóviles, redactadas más tarde, en íntima colaboración con todos los interesados. El impulso para iniciar estos trabajos partió de la urgente necesidad de suministrar suficientes camiones automóviles al ejército. Los breves plazos de entrega, completamente desconocidos hasta la guerra mundial, obligaron automáticamente a unificar la fabricación de estos vehículos. A esto se añadió la demanda de piezas fácilmente intercambiables para poder reparar rápidamente los coches y auto-camiones averiados. Y así se desarrolló, en aquellos tiempos, la construcción del «camión normal de tres toneladas» y se fijaron las normas al efecto, dedicándose, pues, la industria alemana de automóviles ya mucho antes que la mayoría de las industrias, al problema de la normalización práctica y eficaz en el más amplio sentido de la palabra.

La idea de la unificación comenzó a preocupar luego a círculos cada vez más numerosos. Así se fundó en 1917 el «Comité de Normas de la Industria Alemana», el actual «Comité de Normas Alemanas». Las diferentes ramas fueron estudiadas por comisiones de normas especiales. Para la continuación de los trabajos dedicados a la construcción de automóviles de toda clase se creó en el año de 1925 el «Comité de Normas especiales de la Industria de Automóviles (FAKRA)», el cual ya al iniciar sus trabajos, tuvo que solucionar el problema, no muy sencillo, de adaptar las normas creadas durante la guerra a las Normas de la Industria Alemana, llamadas en abreviatura Normas DIN. Al desarrollo muy avanzado del automóvil ya no podían bastar, naturalmente, las normas establecidas en 1915, de manera que urgía readaptarlas a fondo. Pero la normalización alemana de automóviles se extendió, poco a poco y con lógica estricta, a todas las piezas mecáni-

cas y a todos los dominios que efectivamente pueden normalizarse teniendo en cuenta el perfeccionamiento progresivo de los automóviles y motocicletas.

El extraordinario auge económico alemán a partir de 1933, impuso la necesidad de un *control sistemático y de un aprovechamiento racional de las materias primas* con el fin de garantizar el abastecimiento de las diferentes industrias. Esta circunstancia dió un impulso intensísimo a las tendencias de normalización en la construcción de automóviles, así como también en muchos otros ramos industriales. En virtud del control de las materias primas se procura evitar, en todo caso, que las valiosas materias primas no existentes en el país se empleen inadecuadamente. Por este motivo es necesario impedir la dilapidación cuantitativa y cualitativa que se produce al fabricar una pieza o parte en muchos tamaños no necesarios.

Con dos ejemplos mostraremos lo que puede obtenerse por medio de una normalización apropiada y extensa:

Hace solamente algunos meses se suministraban las baterías de acumuladores para automóviles en 18 tamaños normalizados. Estas normas fueron estudiadas de nuevo desde el punto de vista del aprovechamiento racional de las materias primas y así se obtuvo una reducción del número de baterías a 12, lo que corresponde a una disminución de tipos de un  $33\frac{1}{3}\%$ .

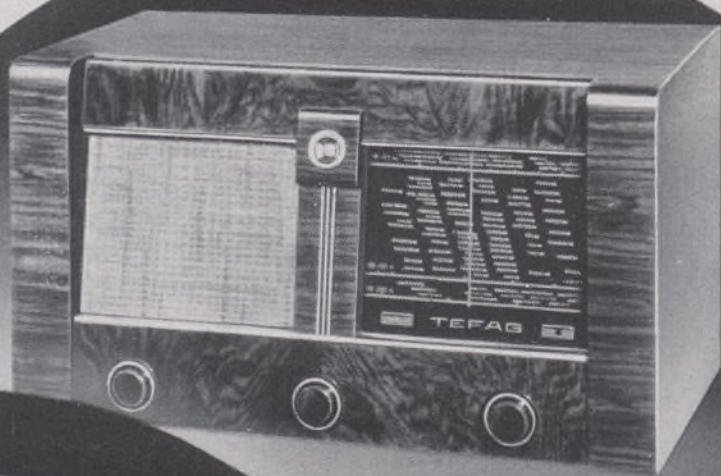
En lo concerniente a los neumáticos para los coches automóviles, las hojas de normas contenían

antes de su repaso 39 tamaños, mientras que un estudio minucioso y profundizado demostró que pueden satisfacerse todas las exigencias con 10 modelos de neumáticos diferentes. Sin perjudicar a ninguna clase de coches se procedió, por consiguiente, a una reducción de 75% del número de tipos existentes. Esto no representa tan sólo un éxito notable para la normalización, sino sobre todo, para el aprovechamiento racional de las materias primas.

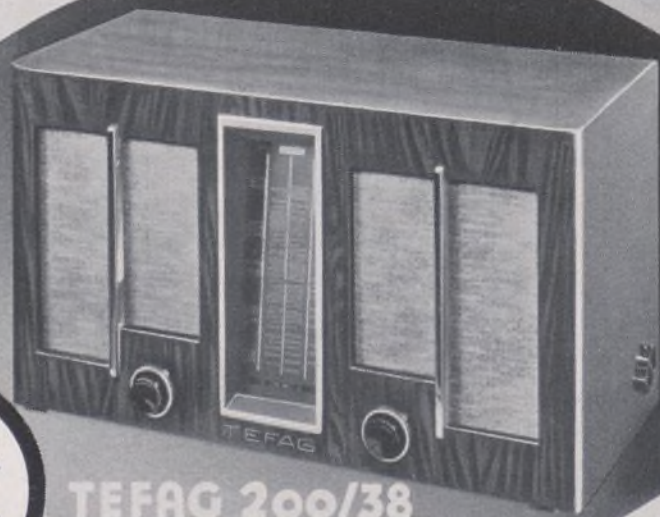
En atención al hecho de que la demanda de ciertos minerales no puede satisfacerse en Alemania misma, la producción aumentada obligó a buscar nuevos *materiales de construcción*. Como substitutivos pueden utilizarse, por motivos de calidad, únicamente materiales de construcción de igual bondad o mejores. En el dominio de los materiales metálicos de substitución se echa mano, principalmente, a los metales ligeros. El magnesio, sobre todo, se halla en Alemania a la disposición de los fabricantes en cantidades ilimitadas. Además merecen ser mencionados los materiales de substitución no metálicos, que ofrecen posibilidades de empleo completamente nuevas. Los expertos aseguran que las materias sintéticas revolucionaron, por ejemplo, la construcción de automóviles en un grado mucho más intenso que las innovaciones introducidas en los últimos 20 años, verbigracia; los bastidores no alabeables, las carrocerías cantiléver, ruedas conducidas individualmente y perfeccionamientos análogos. Justamente en este dominio se adaptará la normaliza-

## ¡NUESTROS NUEVOS MODELOS DE EXPORTACIÓN!

# TEFAG RADIO



TEFAG 338



TEFAG 200/38



TEFAG-RADIO VERTRIEBS G.M.B.H. BERLIN-TEMPELHOF



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

Calma siempre, no perjudica nunca

ción elásticamente a las exigencias futuras resultantes del empleo de los nuevos materiales, sea por una modificación de las normas existentes, sea por la fijación de nuevas normas para materiales de construcción.

Un medio de locomoción esencial es el *tranvía*. Trátese de la construcción de la vía, de los conductores aéreos de alimentación o bien del equipo eléctrico, de los motores, los frenos, los juegos de ruedas, las cajas de eje, las ballestas, los topes o de los dispositivos de enganche, para todos estos dominios existen normas.

En el año 1841 estableció el fabricante Whitworth el primer sistema de filete utilizable, y al cual se le dió su nombre. Y a partir de ese momento se nota una intensa actividad en los más distintos dominios. Los ferrocarriles experimentaron un desarrollo grandioso. Los carriles y las traviesas se fabrican actualmente en serie, así como también las locomotoras y sus piezas sueltas constituyentes, verbigracia, bielas, trenes de ruedas, émbolos, etc. En verdad, la evolución progresó aquí de modo que las normas establecidas de esta manera no tuvieron, por de pronto, validez general sino para una fábrica determinada o también para

los ferrocarriles de sociedades determinadas, que en aquellos tiempos se encontraban aún en posesión de particulares.

Sin embargo, se implantó decisivamente una importante norma ferroviaria: la anchura de la vía. Sin esta anchura de vía estandarizada, los ferrocarriles nunca hubieran llegado a un estado de desarrollo tan extraordinario como el que observamos actualmente. Por fortuna se reconoció la importancia de esta medida a tiempo y se evitó desde un comienzo el particularismo de los pequeños Estados al menos en este dominio. Conocido es de todo el mundo que solamente las vías rusas y españolas tienen una anchura de vía distinta de las demás redes ferroviarias europeas. Las dificultades de ahí resultantes son realmente una rémora que detiene el desarrollo de un tráfico internacional bien comprendido. Las ventajas que ofrece la normalización del material para superestructuras de vías y particularmente de railes y traviesas significan una importante disminución del parque de trenes laminadores y herramientas de la fábricas proveedoras, con lo cual pueden utilizarse 4000 tons. de acero bruto para otros fines, si calculamos esta cifra muy prudentemente, y las instalaciones existentes pueden aprovecharse mucho más económicamente. La disminución de las reservas en los almacenes de las fábricas, de los comerciantes y de los consumidores reduce ampliamente los materiales de construcción no utilizados directamente y ofrece, a pesar de todo, posibilidades de suministro mucho más rápidas.

Casi todos los laminadores alemanes de railes suministran los tipos corrientes. El reducido número de perfiles facilita la posibilidad de empleo de los materiales que se necesitan, y el consumidor tiene la ventaja

de poder disponer de un número extraordinariamente elevado de piezas intercambiables.

Debido a que el mando superior del ejército pide perfiles incluidos en la normalización, se puede echar mano, en caso de absoluta necesidad, de las existencias disponibles. Así la industria dedicada a la fabricación del hierro y acero se encuentra a la disposición del suministro de otros productos importantes para el ejército.

Es evidente que está normalizado ampliamente todo el material rodante, como las locomotoras de vapor, los ténders, locomotoras eléctricas y vagones ferroviarios para fines normales y especiales. Por ejemplo, la extensa obra de normas correspondiente a la *construcción alemana de locomotoras* es el resultado de una íntima colaboración de veinte años entre la industria alemana de locomotoras y los Ferrocarriles Nacionales Alemanes, dentro de la margen del Comité de Normas Alemanas. Ya existen más de 900 hojas de normas que se completan constantemente con arreglo al progreso técnico. Merece especial mención «la designación unificada de las locomotoras y ténders» así

termina-  
ncontra-  
es.

vamente  
ria: la  
a de vía  
nunca  
sarrollo  
ervamos  
oció la  
po y se  
larismo  
en este  
ndo que  
s tienen  
demás  
dificulta-  
nte una  
un trá-  
do. Las  
ión del  
vías y  
s signi-  
ón del  
herra-  
con lo  
e acero  
os esta  
instala-  
echarse  
sminu-  
s de las  
os con-  
ateria-  
directa-  
osibili-  
idas.

nes de  
tes. El  
a posi-  
que se  
entaja  
amente

o pide  
echar  
xisten-  
brica-  
sición  
para

mente  
as de  
gonos  
. Por  
diente  
ultado  
la in-  
rriles  
omité  
ias de  
reglo  
a de-  
s» así

como «la denominación de las piezas de locomotoras». Esta última norma es un medio auxiliar de la mayor importancia en las relaciones con el extranjero. Por eso se editó un diccionario ilustrado (diccionario de imágenes) que contiene los nombres de más de 700 piezas de calderas, mecanismos, puestos de maquinista, bastidores y bogies en los idiomas alemán, español, inglés, francés y portugués.

Las bases de la construcción intercambiable son las normas de ajuste. Aquella no sirve, sin duda alguna, sólo al fabricante, ofreciéndole una fabricación independiente de piezas sueltas y un montaje sin trabajos suplementarios, sino en primer término al consumidor. Pues las piezas dañadas pueden cambiarse sin dificultad por nuevas. En caso de absoluta necesidad puede tomarse de una locomotora, que no se encuentra justamente en servicio, una pieza para reparar otra máquina. Por lo tanto, no es necesario retirar del servicio las locomotoras que hayan sufrido pequeños desperfectos en alguna de sus piezas.

Por medio de la normalización se facilitan considerablemente los trabajos de compostura en los talleres de ferrocarriles. Así, por ejemplo, con ocasión del examen interior de una locomotora se desmontan las armaduras y las demás piezas dañadas y se substituyen por las ya preparadas que se encuentran en el almacén. Las piezas que se deben reparar, se reúnen y se entregan juntas a los talleres. Tal procedimiento permite aplicar a la compostura el trabajo en serie y la creación de instalaciones auxiliares y herramientas especiales apropiadas. Es evidente, que este procedimiento reduce considerablemente los tiempos de re-

paración. Si antaño la compostura de una locomotora exigía 100 días, en la actualidad se redujo este tiempo a la cuarta parte. La consecuencia práctica de esta situación es una disminución considerable del parque de locomotoras.

#### *El tráfico por agua.*

El agua es seguramente el elemento más natural que no sólo une continentes, sino también países y poblaciones. Así no nos debe extrañar el gran florecimiento de la construcción naval cuando aun no existían ni ferrocarriles, ni automóviles, ni tranvías.

En tiempos de la República de Venecia, hacia principios del siglo XV, en la época de su mayor poderío, se comenzó a construir y aparejar uniformemente los barcos de la gloriosa armada veneciana. Así quiso conseguirse que cada una de las embarcaciones rindiera los mismos servicios al utilizarse bajo las mismas condiciones y que las diferentes unidades permanecieran juntas durante los combates. Los cónsules de la República Veneciana disponían ya en aquel tiempo de almacenes con piezas normalizadas en diferentes puertos, verbigracia, mástiles, timones, etc. todos ellos unificados para poder efectuar rápidamente reparaciones exactas.

En Alemania se creó en julio de 1917 el Comité de Normas para Barcos Mercantes (HNA) como organización independiente. Decisivos para la fundación de este comité fueron no, por último, los éxitos que tuvo la Comisión de Normas de la Marina (MNK) con sus trabajos de normalización comenzados en noviembre de 1916. Cinco de las mayores compañías de navega-



## *Bajo el sol ecuatorial*

En las zonas tórridas, en que se respira bajo los ardientes rayos del sol ecuatorial, no hay solo paisajes de una magnificencia encantadora y de una fertilidad exuberante. Es también la tierra de las más temibles enfermedades. Millones de seres humanos son atacados, año por año, por las traicioneras epidemias tropicales.

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



ción alemanas y diez de los mayores astilleros alemanes están reunidos como fabricantes y consumidores alrededor de la mesa de deliberaciones del Comité de Normas para barcos mercantes. Los trabajos de normalización de la HNA se comenzaron tan a tiempo que gran parte de los resultados pudieron aprovecharse para la reconstrucción de la nueva flota mercante alemana.

No pueden considerarse como bajos los gastos ocasionados por el estudio de las normas, pues fué necesario realizar un trabajo amplio y concienzudo. A modo de ejemplo mencionaremos, que los 52 astilleros con unos 72 000 obreros y empleados, afiliados a la Asociación de Astilleros Alemanes, tuvieron que invertir en el año 1919 unos 500.000 marcos en los trabajos de normalización del HNA. Por lo tanto, un astillero de mil obreros y empleados tuvo que invertir en 1919 para este fin unos 7.000 marcos.

Ningún establecimiento hubiera podido estudiar con esta suma las propias normas y asentarlas en hojas de normas utilizables. Queda, pues, demostrado, que el trabajo colectivo es mucho más barato también desde el punto de vista económico.

Por medio de la estandarización de las máquinas auxiliares se llega a tener en reserva y a cambiar rápidamente hasta grupos de máquinas mayores. La reparación de un barco norte-americano después de la guerra pudo efectuarse en Alemania en sólo 24 horas en atención a la existencia de medidas normalizadas para las placas de base. En el astillero se encontraba un barco alemán cuya máquina auxiliar en perfecto estado de servicio pudo reemplazar inmediatamente la máquina auxiliar descompuesta del barco norte-americano. Sin la menor modificación pudieron utilizarse los fundamentos existentes.

Un trasatlántico que debía partir, necesitó urgentemente la reparación de un defecto del torno de áncora. De un barco que se encontraba en el puerto, pudo desmontarse un torno de áncora y montarlo en aquél. De este modo se retardó la partida únicamente en un día, mientras que, de lo contrario, la reparación hubiera exigido al menos 4 semanas. Los astilleros Germaniawerft tuvieron hace poco la íntima satisfacción de que una compañía de navegación norte-americana le impusiera directamente las normas navales alemanas para la ejecución de su encargo.

Estos ejemplos demuestran lo extraordinariamente ventajoso que puede ser una normalización apropiada en todos los sentidos, y así no nos sorprende tampoco que los principios de la normalización en la marina de guerra daten ya desde fines del siglo pasado y comienzos del actual.

*El tráfico aéreo tiene un gran porvenir.*

La importancia de la normalización alemana ha sido también demostrada prácticamente en la aeronáutica. La experiencia en este dominio se debe principalmente a largos y difíciles ensayos. Puesto que las normas se han extendido extraordinariamente, los resultados recopilados en las hojas de normas son aprovechados también por otros países y justamente por aquéllos que disponen de menos normas propias y

que todavía no están tan adelantados desde el punto de vista técnico de la circulación. A las normas aeronáuticas alemanas no solamente se les da muchas veces la preferencia por ser tan renombrado el alto estado de desarrollo de la técnica, esto es, la combinación de calidad, seguridad y rentabilidad, y por sus múltiples éxitos, sino también por la meticulosidad y el esmero que constituyen su valor permanente.

Las buenas normas inician, muy a menudo, diversos y fundamentales perfeccionamientos de construcciones y medios de fabricación. Por lo tanto, las normas no se oponen en absoluto a las tendencias bien comprensibles de un aumento de efecto, sino que, muy al contrario, se adaptan justamente a las exigencias cada vez mayores que se establecen para la calidad y la seguridad de los elementos constructivos y de los materiales de construcción.

También en la aeronáutica se aprovechan las ventajas de la normalización, en primer término, por el consumidor, es decir, por el propietario de aviones. Son: aumento de las posibilidades de empleo e intercambio, mando y servicio más sencillos, entretenimiento y reparación menos complicados, mayor seguridad de servicio y solidez; desde el punto de adquisición, obtención más fácil de ofertas y documentación más claras, plazos de suministro más cortos, verificaciones más sencillas y existencias menores en los almacenes.

Por el Comité de Normas Especiales para la Aeronáutica se han estudiado desde 1925 unas 300 normas que llevan el signo DIN. Ultimamente se decidió que las fábricas de la industria aeronáutica entregarían las normas de sus establecimientos al comité para su examen y se participarían mutuamente las economías en materiales de construcción y gastos con objeto de que unas y otras pudieran aprovechar la experiencia hecha por las demás.

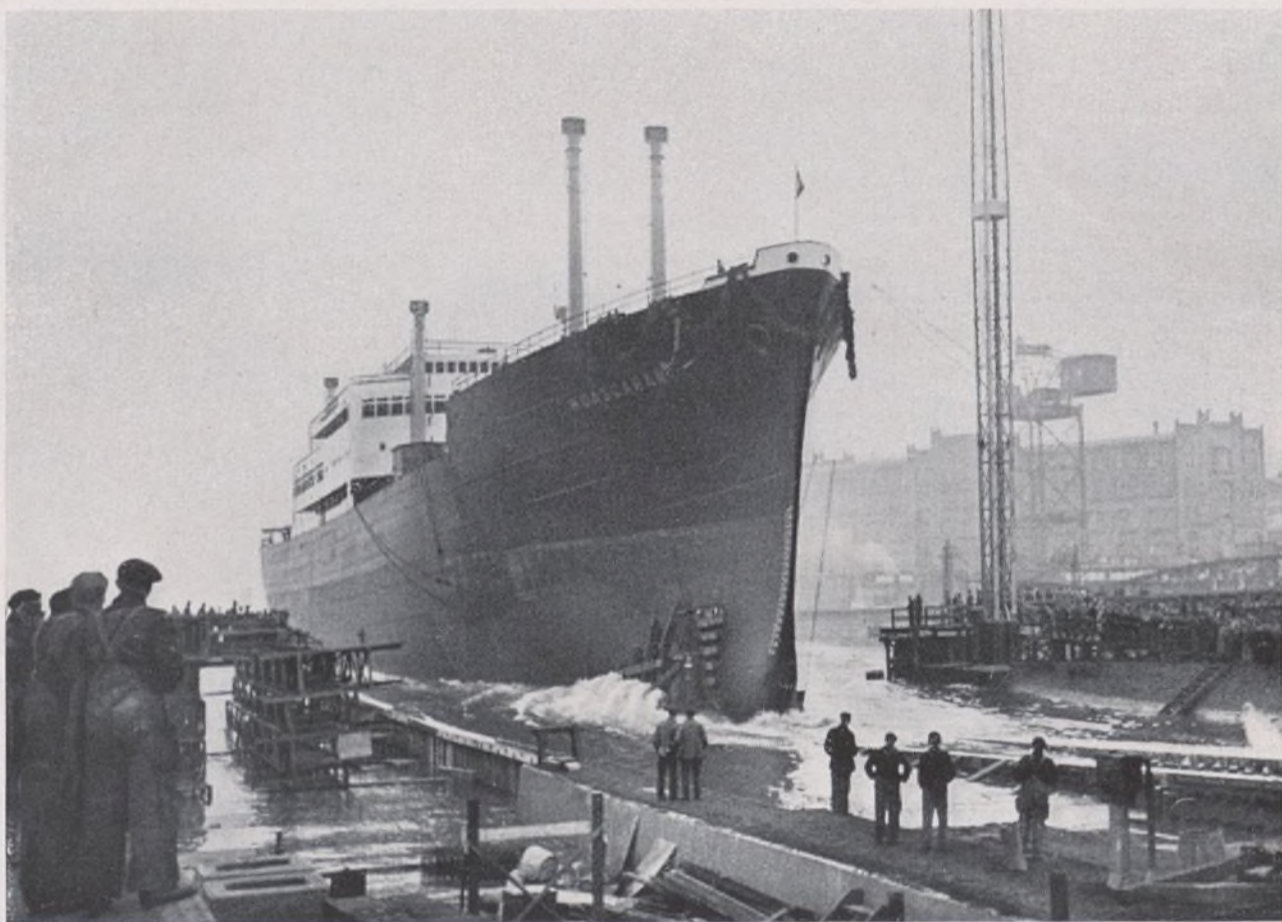
El estudio de las normas tiene lugar, en lo posible, según principios lógicos y sencillos sin perder de vista su mutua dependencia y aprovechando los correspondientes trabajos extranjeros, inclusive los de la ISA (International Federation of the National Standardizing Associations). Desde su fundación en el año 1928, la secretaría del comité de la ISA 20 Aeronáutica se encuentra en los mismos locales que el Comité de Normas Alemanas y para sus numerosas recomendaciones partió, muy a menudo, de las normas alemanas. Por lo tanto, estas recomendaciones internacionales de normalización se tienen ampliamente en cuenta en la construcción de los modelos de aviones alemanes. Asuntos terminados completamente son, por ejemplo, llantas de ruedas portantes, instrumentos de a bordo, bujías de encendido, palancas de mando, descomposición de pesos, cierres de carga y remaches de metal ligero. En el tráfico aéreo internacional desempeña la seguridad del servicio un papel extraordinario y muy decisivo. Por lo tanto, es de la mayor importancia, en todos los sentidos, fabricar los elementos de construcción esenciales intercambiables en todas sus partes, para que hasta en aeropuertos extranjeros pueda procederse a cualquiera reparación sin pérdida de tiempo ni dificultades. Además de esto, se fijan, por ejemplo, las propiedades de los combustibles y lubricantes para

# Botadura de la nueva electronave «Huascarán» de la Hapag

PARA el servicio de Europa a la costa Occidental de Suramérica acaba de botar la Compañía de Navegación Marítima HAPAG (la famosa Hamburg-Amerika Linie) su cuarto buque, una electronave de excelentes condiciones marineras, que durante el solemne acto de la botadura recibió el nombre de «Huascarán». Con éste son ya tres los buques de dicha línea que llevan nombres de montes suramericanos; después del Osorno, un monte de Chile, y el Monserrate, un monte de Colombia, es ahora el Huascarán, de 6.760 metros de

para cargamentos pesados. Por primera vez en un buque de este tonelaje se han hecho de acero todas las escotillas de la cubierta.

La propulsión del buque se efectúa mediante motores Diesel eléctricos. En el centro del barco hay tres generadores Diesel de 2.000 kilovatios cada uno, que producen la corriente eléctrica para el motor de la hélice, situado en la popa; al mismo tiempo producen la corriente para la cocina, la calefacción, la ventilación y el alumbrado, pues todo es eléctrico en esta nave.



*La nueva electronave «Huascarán» en el momento de su lanzamiento*

altura, con dos cimas blanqueadas de nieve eterna, situado en la cordillera occidental del Perú, el que ha dado su nombre a un buque alemán.

El señor Alarco, Consul General del Perú, en el acto de la botadura destacó en su elocuente discurso los intereses comunes de ambos países y los lazos de amistad que los unen.

Tiene la electronave «Huascarán» una longitud de 140 metros, una anchura de 18,3 metros y una altura lateral de 11,6 metros. Su calado es de 7,8 metros, el desplazamiento de 6.700 toneladas de registro bruto y su capacidad de 8.500 toneladas. Las escotillas se abren y se cierran mediante cabrestantes eléctricos. En la cubierta de proa hay una pluma capaz de levantar 50 toneladas y en la de popa, otra de 25 toneladas, las dos

La velocidad útil del «Huascarán» es de 15 millas por hora. Dispone de amplios camarotes y cómodos y elegantes salones para treinta y dos pasajeros. La mayoría de los camarotes tienen baño o ducha anexos. El comedor, el fumador (éste con bar) y el salón de lectura, ofrecen con su elegante instalación y excelente decoración agradable estancia a los pasajeros, para los cuales hay también reservada una extensa cubierta y, en la de botes, una hermosa piscina.

La tripulación está acomodada en su mayoría en el centro del buque y sus camarotes corresponden en su instalación y arreglo a los principios de «La estética del trabajo». Merece destacarse especialmente el gran comedor de la tripulación, instalado en el centro del puente.

que un avión pueda tomar esencia prescrita en cualquier aeropuerto. Con ocasión del Congreso de Normalización Internacional de Berlín, que tuvo lugar del 20 de junio al 2 de julio de 1938 se estudiaron aún otros dominios de la normalización de la aeronáutica.

Aun queda por mencionar que también en el dominio de la meteorología se han fijado algunas normas que adquieren cada vez mayor importancia, no solamente para la seguridad de los aviones, sino también, entre otras cosas, para el tráfico moderno.

## Bibliografía

**GUSTAVO SOTOLONGO Y SAINZ:** «*El Plan Trienal Cubano y el Plan de Cuatro Años de Alemania.*» 1938. Niemann & Sohn, Berlín. 78 páginas.

El autor establece un paralelo entre el Plan Trienal Cubano y el Plan Cuadrienal Alemán. Ambos tienen justificación en el ambiente de renovaciones de la época que trae consigo una revitalización de energías para cuyo aprovechamiento total hay que concretar los fines poniendo un plazo de cumplimiento que excluya la vacilación, la demora, o cualquiera causa de anulación o malgaste. Obedecen a una necesidad real. En Cuba la triste condición del «Guajiro cubano» y en Alemania el estado especial en que este país quedó tras el Tratado de Versalles. El primero persigue la formación de una clase campesina por la repartición de las tierras entre pequeños agricultores. El segundo, para la obtención de nuevas tierras de colonización, ha hecho la repartición de las del Estado y ha estimulado la desecación de terrenos pantanosos. Caracteriza la reforma agraria alemana la lucha por la producción, que tiende a reducir la importación, mientras que la reforma cubana atiende al reparto proporcional de beneficios. Para libertar la agricultura de cargas onerosas, se impone en Alemania la economía en la alimentación, la lucha contra el desperdicio y el aprovechamiento de materias usadas, de lo que se calcula una utilidad de 200 millones de marcos por año. También la industria persigue la independización económica de Alemania, apoyándose en la química que se dedica a la obtención de materias primas, metales, combustibles, grasas, aceites vegetales, caucho y fibras textiles. Prodigiosa es la sustitución de hierro por «electrón», la obtención de jabones del carbón, la producción de gasolina sintética, la invención de la «buna» o caucho artificial, la extracción de benzol «Dieseloel», la invención de la lana celulosa y seda artificial, que reducen enormemente la importación de grasas, tejidos e hidrocarburos. E. LL.

**LUDWIG PFANDL:** «*Philipp II. Gemälde eines Lebens und einer Zeit.*» 1938. Verlag Georg D. W. Callwey, München. 562 páginas.

La biografía de Pfandl es un intento de reivindicación de Felipe II. Intento . . . no! Es, en realidad, un logro. Poco necesita Pfandl, dado su conocimiento de la historia, para esgrimir la verdad documental contra esa serie de imposturas que hacen del monarca español poco menos que un asesino vulgar. Pero, hay hechos en su vida que no admiten rectificación documental posible, la paz de Vervins, la prisión del Duque de Alba, el retiro de Don Juan de Austria, etc. Contra la verdad de tales hechos nada puede oponerse; cabe buscar una justificación de motivos y es lo que hace el célebre hispanista estudiando la constitución anímica de su biografiado. En ella hay una serie de influencias remarcables; la educación bajo un rígido principio de autoridad, la religiosidad, el principio de dignidad y superioridad que, unido al famoso arte de «desconfiar y disimular» de la escuela de Carlos V, le hacen impenetrable y le levantan el velo de todas las reconditeces humanas. Todo ello, unido al aparatoso

ceremonial borgoñón introducido en la corte, envuelve al monarca en una atmósfera de intangibilidad y altura inaccesible. Aun más poderoso es el factor de la herencia, considerado como un remanente ancestral de inconsciencia colectiva el que, dentro de los tres arquetipos de hombre arcaico, religioso y racionalista, va gradualmente perdiéndose hasta llegar a la mentalidad diferenciada. La teoría de los arquetipos de Pfandl es de gran originalidad y aclara las incógnitas de esos actos imponderables, o esa inconsecuencia de obrar, que caracteriza ciertos momentos de Felipe II; pero no por el sentido del «tabu», de lo arcaico inconsciente, sino, a mi juicio, por una estricta conciencia del deber religioso. Bien sabe el rey que no le es dado emprender guerras injustas y su extrema escrupulosidad le lleva a la renuncia de ventajas, aun de aquéllas que fueron comenzadas con justicia. Pero la figura del monarca es sólo un pretexto para proyectar la actualidad en un panorama histórico adecuado. La idea del Imperio fenece en Carlos V y nace el principio del «Führer» en Felipe II. ¿Objetividad histórica? Sólo en cuanto refleja que «en este mundo traidor / nada es verdad ni mentira; / todo es según del color / del cristal con que se mira.» E. LL.

**WALTER WACHE:** «*System der Pakte.*» 1938. Verlag Volk und Reich, Berlin. 425 páginas.

Puede darse por cierto que ninguna época en la historia humana es tan abundante en tratados, protocolos y memorias como la de los quince años que siguieron a la guerra mundial. Y también es cierto que jamás pactos tan claros y tan solemnemente firmados han sido tan deficientemente cumplidos como en los citados quince años. El sistema de los pactos, el de los tratados internacionales, el de los convenios, se ha complicado de tal modo durante la postguerra, que ni siquiera el perito es capaz de orientarse sin un fichero extenso y cuidadosamente puesto al día. Es, pues, de aplaudir que un conocedor de la materia como el escritor alemán Walter Wache se haya decidido a recoger en un magnífico tomo los muchos tratados de dicha época y los haya clasificado de acuerdo con principios científicos. La obra, que lleva el título «System der Pakte» (El sistema de los pactos), se ha publicado en la casa «Volk und Reich-Verlag», Berlín. Aumentan el valor de esta colección de documentos los muchos diseños de mapas e índices de escrituras que la ilustran. En una palabra, trátase de un libro que no sólo es útil al investigador de la historia contemporánea, sino también es auxiliar indispensable para todos los que se interesan por tales estudios. F. S.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Dr. G. KURT JOHANNSEN, Hamburg 11, Börsengebäude 3. Stock.

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, KG., Hamburg 26, Borgfelder Straße 28

D. A. III. Vj. 1938: 10000. — Pl. Nr. 4.