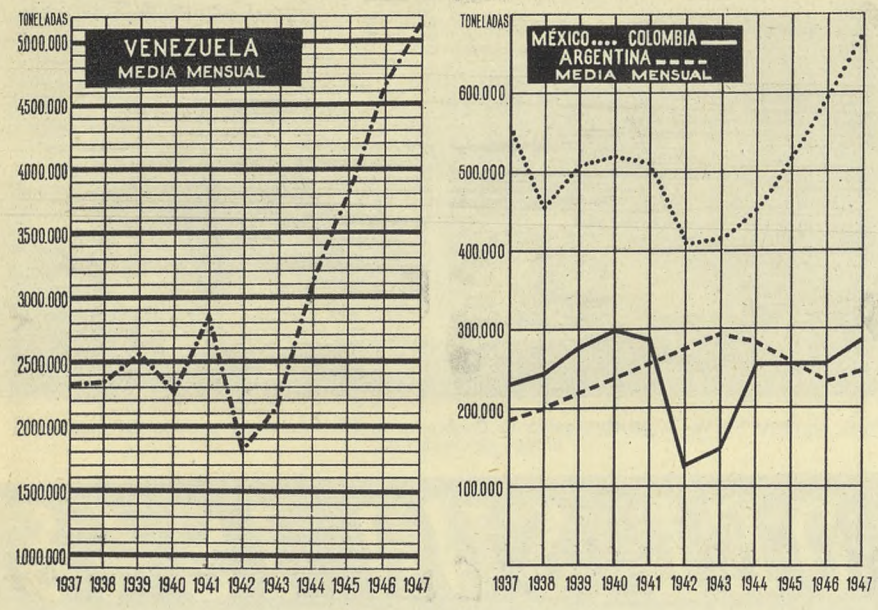


# EN HISPANOAMÉRICA



LOS pueblos hispánicos poseen una posición privilegiada frente al resto de las potencias en cuanto se refiere a una de las principales fuentes de energía: el petróleo. La estadística siguiente lo demuestra de manera palpable:

	Producción diaria (barriles)	Reservas probadas (barriles)
Estados Unidos	4.800.000	20.000.000.000
Iberoamérica	1.213.000	11.000.000.000
Unión Soviética	700.000	18.000.000.000
Oriente Medio	800.000	20.750.000.000
Resto del mundo	445.000	2.400.000.000

En total, Iberoamérica representa el 16 por 100 de la producción petrolífera del mundo, el 17 por 100 de una capacidad refinada y el 15 por 100 de las reservas. Esto origina que en los países hispanoamericanos se vaya sustituyendo cada vez más el carbón—del que son ampliamente deficitarios—por el petróleo, como en el futuro también lo será por la energía hidráulica. Muy significativas a este respecto fueron las manifestaciones de Lord Wardington en la última junta general de accionistas del «Bank of London and South American Ltd.», en la que afirmó que la necesidad de 2.500.000 tm. de carbón que experimentaban los países del Plata antes de la guerra se había reducido en la actualidad considerablemente, por las causas antes señaladas. Energéticamente considerado, esto tiene una gran importancia, pues como se recuerda en el informe sobre el plan Marshall, una tonelada de petróleo equivale a 1,6 de carbón.

Nos ocuparemos a continuación de la industria petrolífera en cada uno de los pueblos de la Hispanidad.

## ARGENTINA

En Argentina el petróleo se descubrió el 13 de diciembre de 1907, en las zonas de Comodoro Rivadavia. Su producción aumentó con rapidez y su línea ascendente sufre sólo ligeras inflexiones cuando no puede importar, como ocurrió en la pasada guerra, material de sondeo. La marcha que siguió en los últimos once años puede observarse en el siguiente cuadro:

Años	Tm. (media mensual)
1937	187.000
1938	199.000
1939	221.000
1940	245.000
1941	264.000
1942	283.000
1943	296.000
1944	289.000
1945	272.000
1946	247.000
1947	259.000

A raíz de esta última fecha comienza el desarrollo del plan quinquenal petrolífera, en el se abrirán 304 pozos—ya lo han sido unos 30—, esperándose llegar en 1951 a la obtención de 3.575.000 metros cúbicos de mineral. La producción estará prácticamente controlada por «Yacimientos Petrolíferos Fiscales», que en 1943 proporcionó el 66,7 por 100 del total.

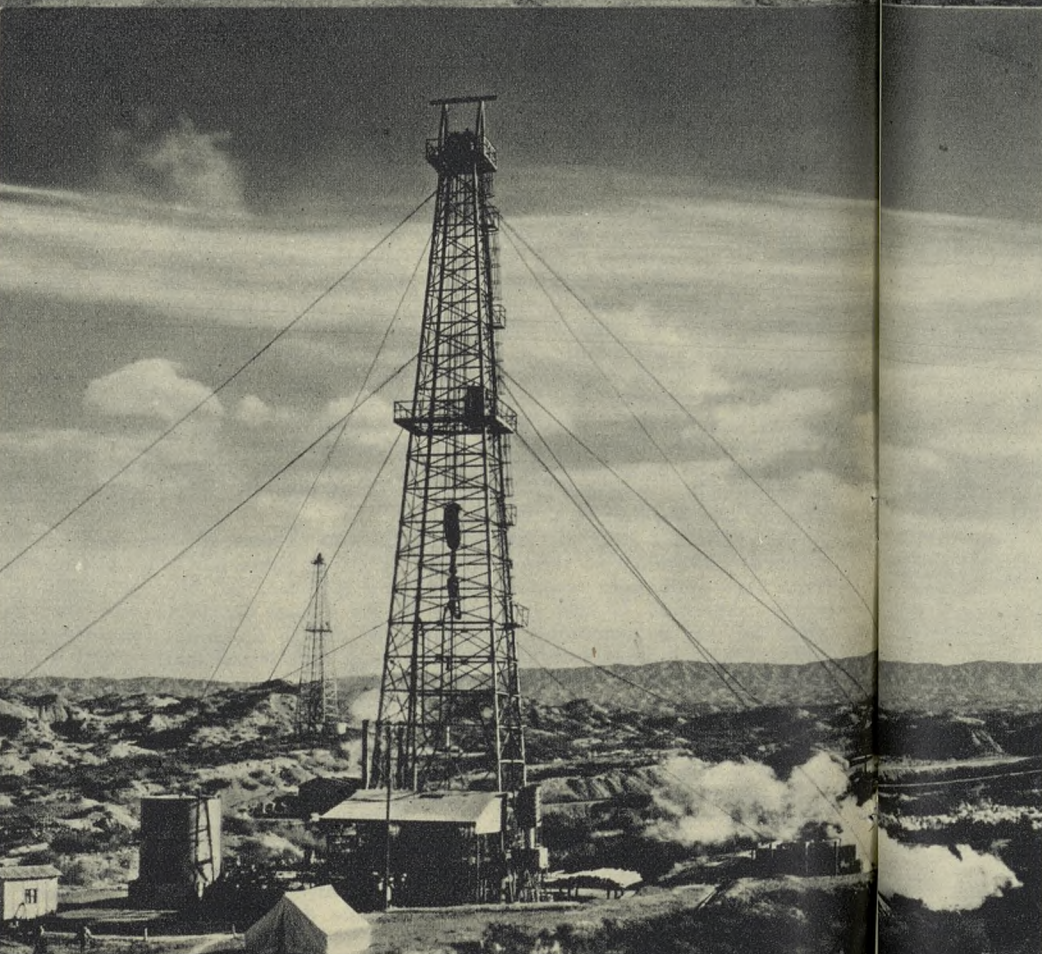
Aunque las cifras anteriores son bastante elevadas, el gran consumo argentino—hay 300.000 automóviles y camiones en el país—hace que se necesiten importar cantidades de consideración. Estas importaciones proceden de Arabia, Inglaterra—2.600.000 m. cúbicos de diversos productos petrolíferos durante la vigencia del reciente tratado angloargentino—, Venezuela—7.500.000 tm. durante cinco años a cambio de productos alimenticios—, Ecuador, etc. Los crudos de Venezuela se transportarán en buques argentinos y se refinarán en instalaciones argentinas también. La capacidad diaria de las quince más importantes—seis de las cuales son propiedad del Y. P. F.—es de 93.000 barriles. La flota petrolera argentina también alcanza cifras importantes en constante aumento: 191.000 tm. en 1939, y en 1947, 232.000, que equivale al 1 por 100 del total mundial.

## BOLIVIA

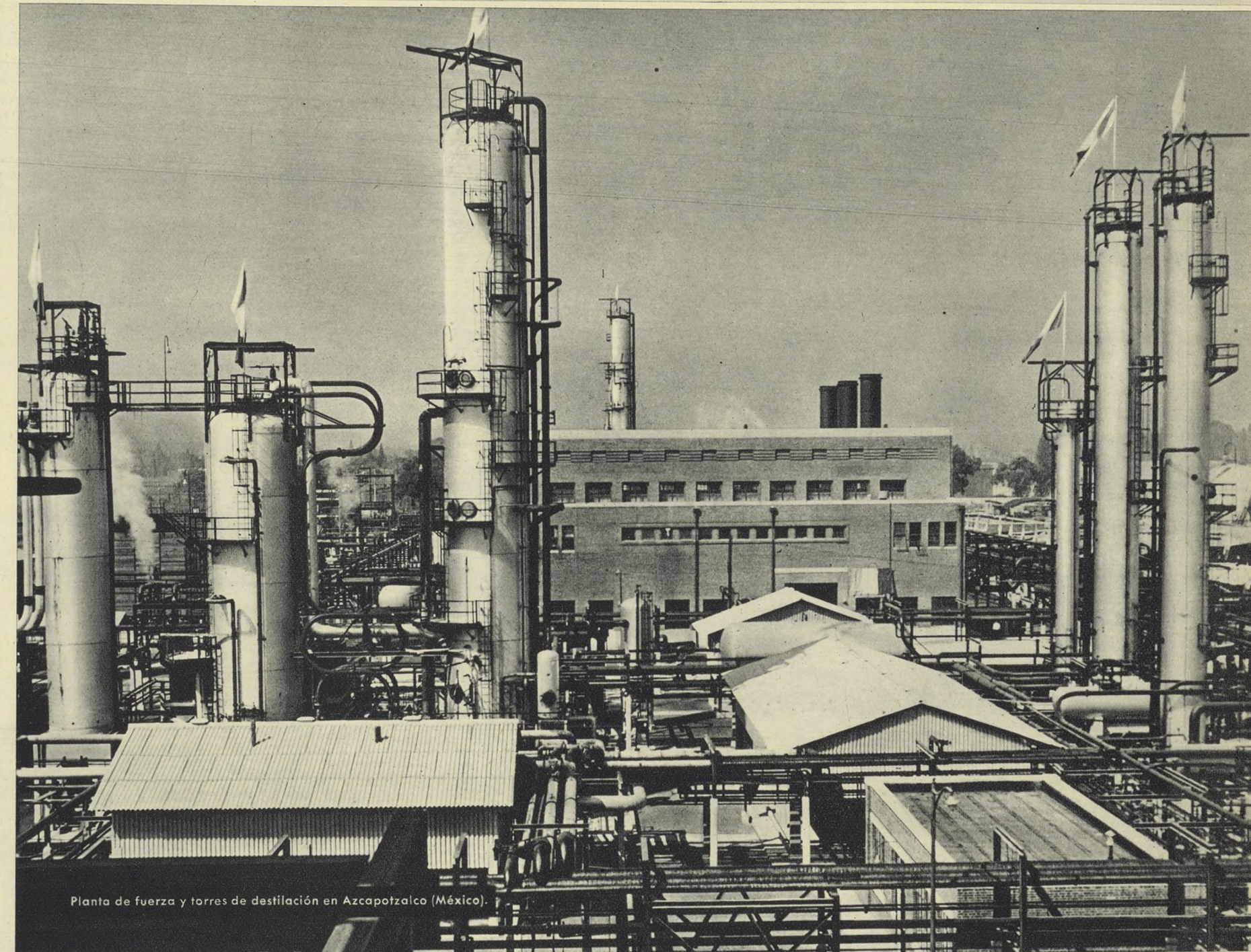
Después de la nacionalización que se llevó a cabo en 1937, el petróleo de Bolivia se halla en manos de «Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos». El siguiente cuadro muestra el actual estado de esta industria:



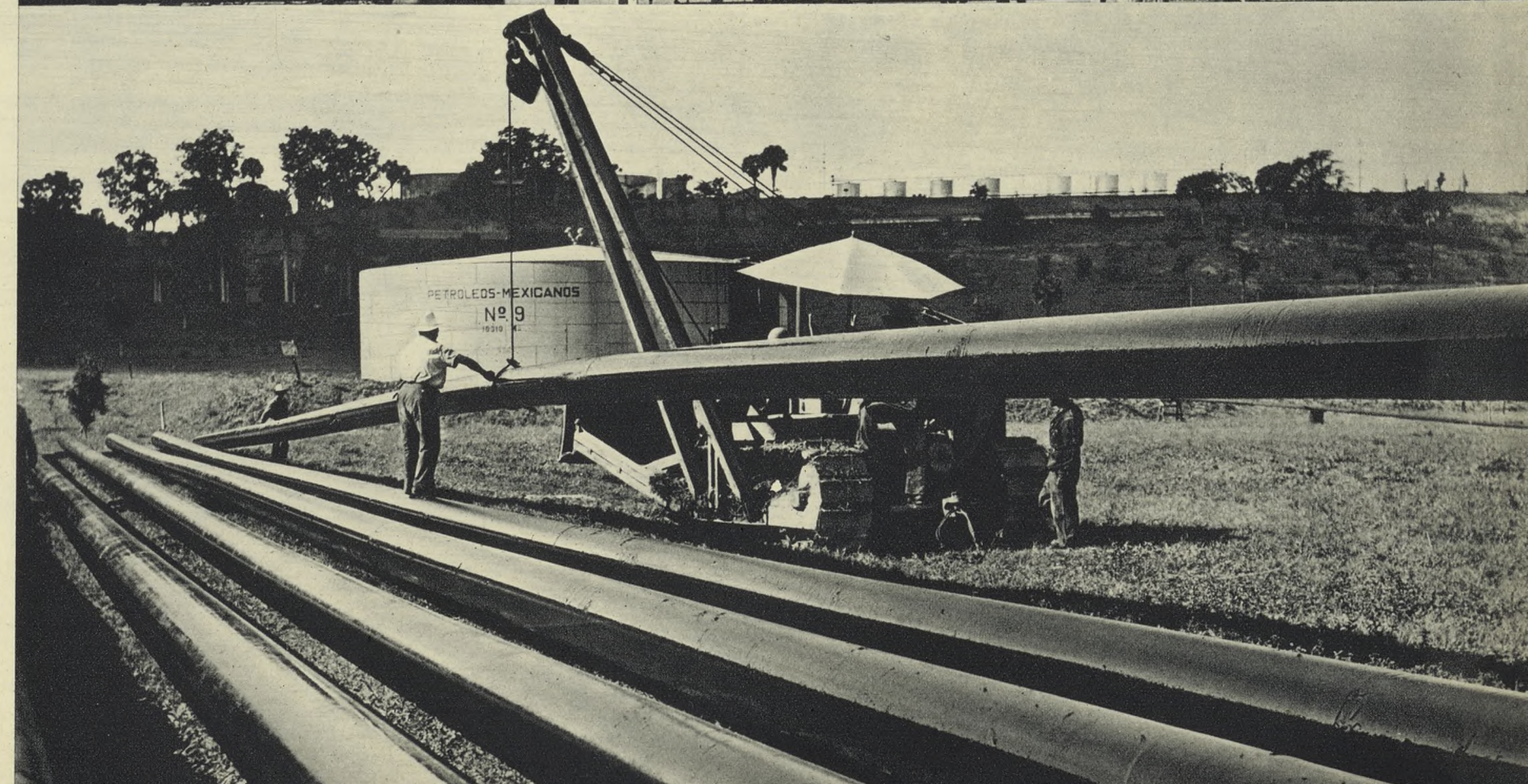
Pozo petrolífero en Comodoro Rivadavia (Argentina).



Yacimientos de petróleo en Mendoza (Argentina).



Planta de fuerza y torres de destilación en Azcapotzalco (México).



Tendido de oleoductos en Poza-Rica, Veracruz (México).

# EL PETRÓLEO



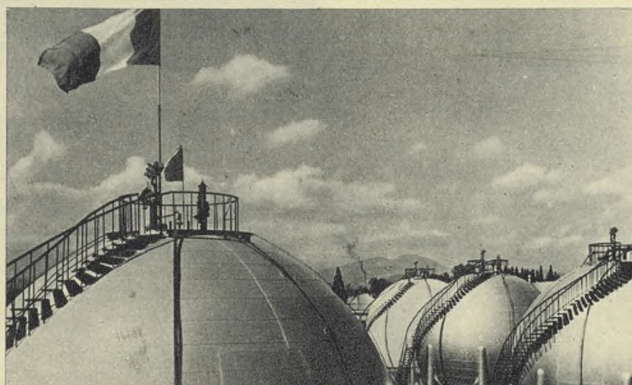
Pozos de petróleo en las aguas atlánticas de Restinga-All (Argentina).

	Producción diaria (barriles)	Reservas (barriles)	Refinerías Capacidad diaria (barriles)
Bermejo .....	350	14.000.000.....	} 750
Sanandita .....	400	5.000.000.....	
Camiri .....	500	21.000.000.....	

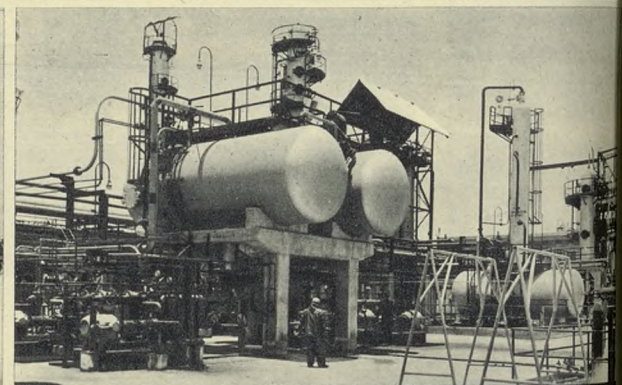
El consumo interior es muy pequeño y se espera que en el futuro aumente su producción con vistas a la exportación a los países vecinos. La estadística que viene a continuación demuestra el aumento que se produjo en la extracción de petróleo, a partir de la creación de Y. P. F. B., en el citado año de 1937:

1936 .....	166,960	Hi.
1938 .....	215,288	»
1939 .....	341,614	»
1940 .....	457,617	»
1941 .....	375,293	»
1942 .....	450,000	»

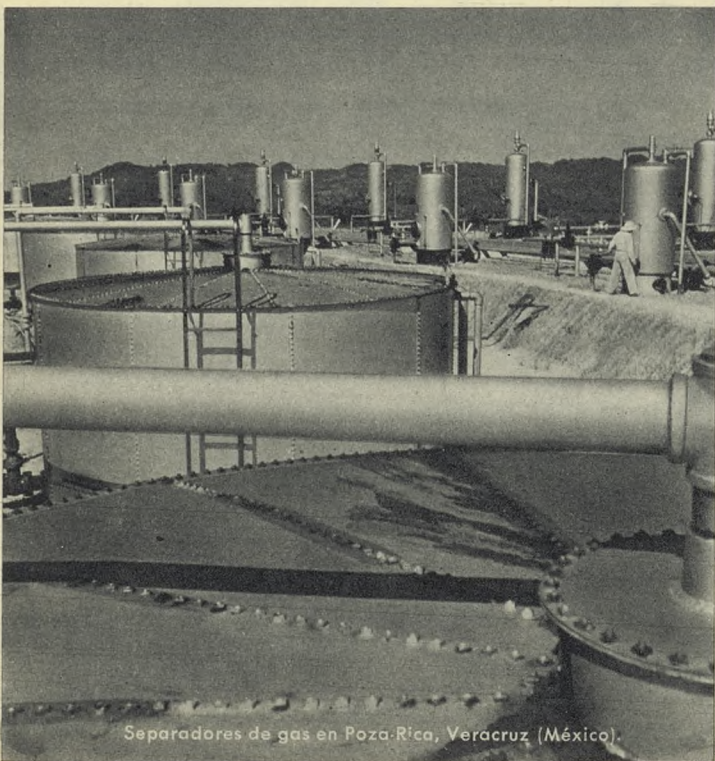
(Pasa a la página 57.)



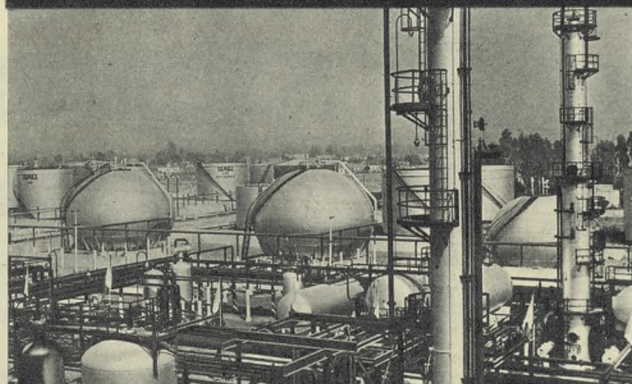
Tanques esféricos en Azcapotzalco (México) para almacenar gasolinas ligeras.



Tanques de embarque de la refinería de Azcapotzalco (México).



Separadores de gas en Poza-Rica, Veracruz (México).



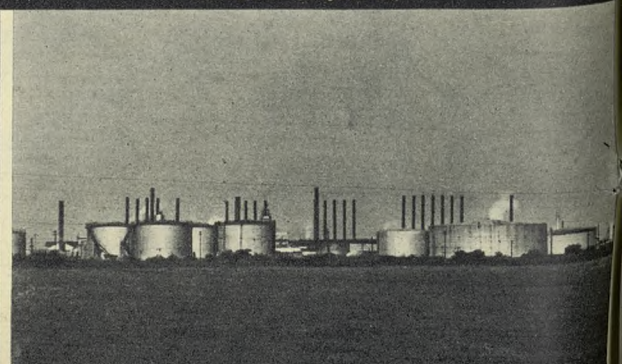
Otro aspecto de la instalación de tanques esféricos en Azcapotzalco (México).



Yacimientos Petrolíferos Fiscales en los valles de Comodoro Rivadavia (Argentina).



Petrolero cargando gasolina en Tampico (México).



Refinerías petrolíferas de Tampico (México).

# MONTEVIDEO, SIRENA DEL PLATA

VIENE DE LA PÁGINA 37)

parencia y que aparece tamizada a veces, no se sabe cómo ni desde dónde, y tan bien aprovechada por Torres García en sus pinturas murales.

Cuando miramos una estampa de fin de siglo y vemos aquella sucesión de casas achaparradas del pueblo que era el Montevideo de entonces, nos maravillamos de que los edificios de diez a quince pisos constituyan tipo corriente en la edificación de hoy; que los últimos modelos de coches salidos de las fábricas norteamericanas o europeas ostenten el letrero de "taxi", copiando sus siluetas elegantes en el brillante piso de amplísimas avenidas; que los transatlánticos del mundo entero formen larga fila en el puerto, y que en los casinos se ganen o se pierdan las fortunas en una sola noche. Casinos instalados en grandes hoteles que congregan a miles de turistas, como los de Punta del Este y Carrasco, las más lujosas playas del Uruguay y de las más hermosas del mundo entero. Rincones privilegiados, en los que se encierran todas las bellezas deseables y en los que nada es imposible alcanzar al afortunado que, habiendo exprimido en cortos años todo aquello que ofrece el refinamiento más acabado, intenta volver a lo primitivo. Así, construye los mejores salones de "boites" y restaurantes al estilo de humildes chozas, con troncos rústicos y techos de paja, y dentro de los cuales se consume lo más exquisito y costoso que pueda desear el gusto más depurado.

Preocupación capital de los hijos de este país es la de estar en todo a la cabeza de los demás, lo que si bien le hace correr peligros de importancia suma, también le coloca en posición preponderante en cuanto a civilización y cultura.

La enseñanza universitaria, al ser gratuita, permite el acercamiento de todos los ciudadanos a sus fuentes y, con ese afán de superación de que antes hablábamos, caer dentro de uno de los peligros, que es el de superprofesionalismo, por el horror a la vida campesina.

Este país, al que la cultura preocupa extraordinariamente, es el que ofrece durante todo el período lectivo mayor cantidad de actos culturales: clases, conferencias, conciertos y proyecciones cinematográficas, de la manera más amena y gratuitamente. Y el día que muere el viejo y querido poeta Zorrilla de San Martín, como postrer y supremo homenaje, lo vela en su plaza principal con guardia de honor permanente.

En el Uruguay, malo, regular o bueno, cada día nace un poeta. Es el país que más poetisas ha dado al mundo de las letras, y en el que el juego y el estudio parecen haberse dado cita de equilibrio.

La sangre española, mezclada con la indígena, dió al Uruguay una raza fuerte y sana, siempre en ansia de libertad, con la mirada fija en el amplio horizonte que la circunda, y que cumple fielmente la divisa que le legara su caudillo: "Con libertad, ni ofendo ni temo." Ansia sin medida, que no impide, sin embargo, sometimiento calmo y prudente acatamiento a cualquier Gobierno formado constitucionalmente.

A las playas de Montevideo han arribado por miles los europeos, en busca de momentáneo alivio, en la amarga situación del período de guerra. La solidez y la confianza que inspira el sistema de gobierno uruguayo, la paz que se respira en el aire transparente de azul, la belleza de que está dotado su suelo y el amor con que han sido acogidos, los ha aprisionado, quizá para siempre.

Todo el que piensa desde lejos en Montevideo, dada su pequeñez territorial, lo mira con condescendiente ironía. Cuando se encuentra en su suelo y se enfrenta con sus parques y playas, con el mar y con el cielo, se le hace muy difícil el adiós.

Estos y algunos otros semejantes eran los pensamientos que bullían en nuestra mente aquella tarde de primavera en Montevideo, mientras, con el alma llena de curiosidad y emoción, esperábamos en el aeropuerto de Carrasco el primer aparato aéreo que haría el tráfico de Madrid al Plata.

Cincuenta años escasos habían bastado para hacer de un pueblo pobre y simple la ciudad bella y atractiva, llena de no se sabe qué encanto oculto, que es Montevideo.

Como dijera el poeta Roberto Ibáñez, con una de sus felices frases: el Uruguay, por no poder crecer hacia afuera, había crecido hacia arriba.

Como crecen los elegidos.

L E O N O R D E M I R A N D A

# LA JOTA DE MEJICO

(VIENE DE LA PÁGINA 36)

**9** En lugar primerísimo, la Fonética. Es, de las tres señoras, la más poderosa y decisiva en los dominios de la Ortografía castellana. El escribir Méjico donde pronuncian Méjico es una anomalía con inconvenientes. Da ocasión—y de hecho sucede—a que muchos que sólo de lejos nos conocen lean correctamente Mécsico y nos llamen mecsicanos, haciéndonos perder hasta el nombre.

Si esta pena no se ha generalizado, débese a la Academia y a los escritores españoles e hispanoamericanos, que suelen escribir con jota, divulgando así la noción—o al menos la duda—de la pronunciación verdadera.

Es superioridad de nuestro idioma el pronunciarse como se escribe, o, dicho más exactamente, el escribirse de tal modo que no haya duda sobre la pronunciación. Tiende el castellano a la perfección fonética más que a la etimológica, desechando la ch con sonido de k, la ph con sonido de f y otras antiguas connotaciones. Quedan la hache muda, las sílabas gue, gui, que, qui, en las cuales la u cumple un oficio especial, y algunas otras irregularidades; pero ellas están perfectamente determinadas, y nunca—nótese bien—, nunca dan ocasión a una lectura errónea.

Sólo en pocas palabras la equis le hace alguna travesura a la fonética. Y es cosa que conviene eludir y perfeccionar. Tal nuestro caso.

Porque escribiendo Méjico damos a la equis un empleo no sólo arbitrario, sino engañoso. Subsisten hoy—por la antigua afinidad de equis y jota—palabras gemelas como anexo y anejo, complejo y complejo; pero si las escribimos con equis, las pronunciamos con equis, y si las escribimos con jota, con jota las pronunciamos.

¿Por qué provocar, contra la índole y excelencia de nuestro idioma, esa querrela entre la ortografía y la dicción, al escribir Méjico y pronunciar Méjico?

**10** Viene la Etimología. La indígena sólo tiene que ver con el sonido sh, no con la letra equis que los españoles emplearon—propriadamente a la sazón—para representarlo. Todo lo que no sea pronunciar Méshico, nada tiene que ver con la etimología indígena.

La etimología española—llamémosla así—de escribir con equis, deja de tener valor cuando esta letra ya no representa el sonido original. No escribimos ya Xuárez, Xavier, Guanaxuato, Guadaluaxara, Xerez, Xaén, Xalisco y otros muchos nombres propios que antes llevaban equis y que sin duda la llevaban por alguna causa etimológica, pues de igual manera y por la misma razón ya no nos corresponde escribir Oaxaca, sino Oajaca; Texas, sino Tejas; Méjico, sino Méjico.

**11** ¿Y la autoridad de la Costumbre? Ya hemos visto que el uso—a partir de 1815, en que se eliminó la doble y equívoca función de la equis—no ha sido en nuestra patria ni general ni constante. Y el ser constante y general constituye una doble condición imprescindible para que el uso tenga imperio de ley.

Fuera de Méjico, en Hispanoamérica predomina y en España es universal el uso de la jota.

La fuerza, pues, de la costumbre en este caso, es suficiente sólo para autorizar—como supervivencia de arcaica ortografía—el engañoso empleo de la equis; pero no para desautorizar el diáfano empleo de la jota.

Y siempre el uso imperfecto puede reemplazarse por el uso mejor. Singularmente tratándose de ortografía, que es cosa culta y en que caben eficaces ordenamientos fijos, a diferencia del habla, cosa popular, sujeta a mil influjos y creaciones misteriosos e

incontrastables, que imponen a menudo giros, voces, modismos tan caprichosos, pero tan imperativos como la vida.

Conviven en Méjico dos costumbres ortográficas que ciertamente convendría unificar. Pero yo juzgo más sensato—porque ofrece ventajas sin desventaja alguna—unificar, abandonando el uso anticuado y engañoso de la equis que nos hace sonar como mecsicanos, para universalizar el uso intachable de la jota, que proclamará inconfundiblemente nuestro nombre: mejicanos.

Porque por un plebiscito nacional de cuatro siglos, nos llamamos así, con el sonido fuerte y viril de la jota: Méjico y mejicanos. Eso somos y eso queremos ser.

A L F O N S O J U N C O

# EL PETROLEO EN HISPANOAMERICA

(VIENE DE LA PÁGINA 32)

Las cifras anteriores desmienten de una manera clara muchas falsedades vertidas sobre este asunto.

**BRASIL** Posee una pequeña producción en el distrito de Lobato. La industria está nacionalizada. Existe un déficit tan acusado, que en la pasada guerra se utilizaron con gran profusión los gasógenos y se propugnó incluso el empleo como sucedáneo del alcohol procedente de mandioca y naranjas. En tiempos normales, el consumo es de 9.500.000 barriles al año, originado sobre todo por los 200.000 vehículos existentes. La situación mejorará cuando dentro de cuatro años la producción brasileña ascienda a 50.000 barriles diarios.

**CENTROAMERICA** Los países de la América Central no tienen gran importancia ni como productores ni como consumidores, con sólo 20.000 automóviles y camiones en total. Es notable, sin embargo, la flota petrolera panameña—733.000 Tm. en 1939 y 1.977.000 en 1947, equivalente a un 8,3 por 100 del total mundial—, abanderada aquí por motivos económico-fiscales.

**COLOMBIA** Colombia es el tercer país iberoamericano por su producción de petróleo, aunque en ocasiones se ve desplazada al cuarto lugar por la Argentina. La extensión total de la zona petrolífera del país es de 19.000.000 de Ha., de las que 512.000 pertenecen a la famosa "Concesión de Mares", perteneciente a "La Tropical", con 1.151 pozos en 1945, y en la que se obtuvieron 347.131.000 barriles de 1921 a 1945. De esta producción se exportaron 301.148.000 barriles. En 1951, esta fabulosa zona pasará al Estado. La evolución de la producción colombiana en los últimos once años es la siguiente:

Años	Tm. (media mensual)	Años	Tm. (media mensual)
1937	233.000	1943	157.000
1938	248.000	1944	265.000
1939	282.000	1945	266.000
1940	303.000	1946	262.000
1941	292.000	1947	294.000
1942	126.000		

En uno de los gráficos que figuran al principio de esta información se observa la baja pronunciada que ocasionó, durante la guerra de 1940 a 1942, la campaña submarina.

**LAS ANTILLAS** En Cuba, la producción petrolífera es pequeña: unos 300 barriles diarios. Las necesidades ascienden a 5.000.000 de barriles al año.

**CHILE** Chile ha descubierto recientemente en Springhill una importante zona petrolífera, controlada por la Corporación de Fomento de la Producción, que en 1947 llegó a dar 1.000.000 de barriles, siendo las necesidades del país cinco veces mayores.

**TRINIDAD** Trinidad, territorio colonial, no es propiamente un país hispánico; pero debido a que en el futuro forzosamente se verificará su integración en el Bloque Iberoamericano y a su proximidad a Venezuela, merece que nos ocupemos de él. Produce 60.000 barriles al día, y tiene unas reservas probadas de 250 millones. Sus perspectivas como país petrolífero son muy limitadas, por la explotación intensiva a que se ve sometido.

**ESPAÑA** España posee un considerable déficit hoy en día. El Instituto Nacional de Industria, mediante la Empresa Nacional Calvo Sotelo, ha elaborado planes para conseguir en Puertollano 120.000 Tm. anuales de productos petrolíferos diversos. En la zona de Teruel se tratarán en total, al año, 2.050.000 Tm. de lignitos, que producirán, entre otros derivados, 100.000 Tm. de gasolina. En Puentes de García Rodríguez (La Coruña) se obtendrán 15.000 Tm. anuales de lubricantes. Y en Cartagena se instalarán tres refinerías a partir de 1948: una, capaz de tratar 400.000 Tm. de crudos; otra, 50.000 de aceites parafinosos importados, y otra, de cracking, de 180.000 de capacidad. Merece especial mención también la flota petrolera española—99.000 Tm. en 1939, 179.000 en 1947—, propiedad de la C. A. M. P. S. A., la C. E. P. S. A., y el I. N. I., y la refinería de la C. E. P. S. A., existente en Tenerife, que espera refinar, en 1948, 555.000 Tm. de crudos, parte de los cuales se exportarán. Señalemos, además, que, por una íntima relación, son de gran importancia para España los descubrimientos y sondeos que se hacen en Cataluña y en el vecino y fraterno Marruecos.

**FILIPINAS** Filipinas trata de encontrar petróleo en su territorio para compensar en parte el enorme desembolso—16.420.000 pesos filipinos al año, antes de la guerra—que ha de hacer para abastecerse de carburantes, el 80 por 100 de los cuales proceden de Norteamérica.

**MEXICO** México es de importancia considerable en la producción petrolífera hispánica, estando controladas sus instalaciones por la conocida P. E. M. E. X. desde 1938. La producción petrolífera mexicana, hoy por hoy, es de 125.000 barriles diarios, habiendo sido la real, en los últimos once años, la siguiente:

Años	Tm. (media mensual)	Años	Tm. (media mensual)
1937	561.000	1943	415.000
1938	457.000	1944	451.000
1939	508.000	1945	516.000
1940	523.000	1946	587.000
1941	511.000	1947	671.000
1942	411.000		

Existen en el país siete refinerías, la más importante de las cuales es la de Ciudad Madero, con una capacidad global de 150.000 barriles diarios. A pesar de todo, México ha de comprar en el Extranjero diversos productos refinados, sobre todo gasolina, según se observa en el siguiente cuadro de producción y consumo:

Años	Producción (millones de pies cúbicos)	Consumo (millones de pies cúbicos)	Años	Producción (millones de pies cúbicos)	Consumo (millones de pies cúbicos)
1935	34,0	11,7	1940	23,4	22,3
1936	39,1	14,1	1941	24,9	27,9
1937	40,7	16,6	1942	25,9	31,3
1938	29,5	17,8	1943	30,9	35,4
1939	28,1	19,7	1944	30,8	34,0

Es interesante su red de oleoductos, uno de lo más notables de los cuales, el que va de Poza Rica a Atzacapotzalco, cerca de la capital, ha de subir el petróleo a 8.000 pies de altura.

**PARAGUAY** Paraguay trata de explotar 54.000.000 de acres de la región del Chaco, con el fin de encontrar petróleo. Sus necesidades son pequeñas, pues en toda la nación no existen más que 2.000 coches y camiones.

**PERU** Perú es el quinto país de Iberoamérica por su producción petrolífera. Hoy en día extrae 40.000 barriles diarios, y sus reservas son de 180.000.000. Las necesidades, de relativa poca cuantía—sólo cuenta con 23.000 coches y camiones—, dejan un excedente exportable de importancia. Los yacimientos se encuentran en La Brea, Lobitos, Agua Caliente y Zorritos, donde radica una empresa estatal.

**PORTUGAL** En Portugal las posibilidades de producción son escasas. La importación la realiza, en general, la S. O. N. A. P., y el refinado corre a cargo de la S. A. C. O. R. En el Imperio se estudian seriamente las posibilidades de Angola y Mozambique, y en Timor se constituyó recientemente una sociedad para realizar sondeos.

**URUGUAY** Uruguay no produce, siendo, en cambio, de bastante importancia su consumo, ya que por él circulan 65.000 automóviles y camiones. El monopolio petrolífero corre a cargo de la Compañía estatal A. N. C. A. P.

**VENEZUELA** Venezuela es el primer productor iberoamericano, estando controlada su producción por diversas compañías extranjeras, en las que los norteamericanos tienen invertidos 399.000.000 de dólares. Las cifras de extracción de los últimos once años son:

Años	Tm. (media mensual)	Años	Tm. (media mensual)
1937	2.311.000	1943	2.164.000
1938	2.339.000	1944	3.084.000
1939	2.554.000	1945	3.864.000
1940	2.287.000	1946	4.642.000
1941	2.779.000	1947	5.197.000
1942	1.796.000		

Este ritmo de aumento se continúa, pues en enero de 1948 la producción fué de 5.684.000 Tm.

Como consecuencia, las reservas venezolanas de dólares se incrementan constantemente, sin que la postguerra—al contrario que en la mayoría de las Repúblicas hermanas—haga disminuir su cuantía. El cuadro siguiente lo demuestra con claridad:

Años	Millones de dólares	Años	Millones de dólares
1941	41	1945	202
1942	68	1946	215
1943	89	1947	215
1944	130		

Venezuela, además, procura romper el dogal que le tenían colocado las refinerías de Aruba y Curaçao, y ha comenzado a refinar el petróleo en su territorio. También obliga a las empresas a invertir en el país una parte muy considerable de sus ganancias.

\* \* \*

El futuro de esta industria en la Comunidad Hispánica no puede ser más halagador. Una producción en aumento—comprendidos aquellos países que han estatificado sus yacimientos—, unas grandes reservas y un consumo interno creciente, hacen que esta afirmación tenga un sólido fundamento. Por otro lado, el desarrollo petrolífero del mundo hispánico coloca en sus manos un arma política de primera magnitud que no debe desaprovechar, con lo que conseguirá ocupar el rango que merece en el concierto de los pueblos.

J U A N V E L A R D E F U E R T E S L U I S A S C I U T T O



Invitamos cordialmente a nuestros lectores de todas las latitudes a que nos escriban comunicándonos sus opiniones y orientaciones útiles para nuestra Revista, sobre las relaciones culturales, sociales y económicas entre los 23 países a quienes va dirigido *MUNDO HISPANICO* o a propósito de perfiles ingeniosos o interesantes de la vida de estos pueblos.

Abriremos esta columna para reproducir tales comunicaciones y también aquellas cartas breves, enjundiosas u ocurrencias que nos vengan por la tierra, por el mar o por el aire y que, a juicio de la Revista, merezcan ser redimidas de la oscuridad del anonimato o de la esterilidad del aislamiento.

Los autores de las cartas publicadas recibirán, gratuitamente, el ejemplar de *MUNDO HISPANICO* en que aparezca su comunicación y nuestro comentario.

\* \* \*

Madrid, 24 de octubre de 1948.

Señor Director de *MUNDO HISPANICO*.—Madrid.

De mi consideración:

Afortunadamente, D. Felipe Ezquerro ha hecho un alcance a la carta firmada por "Un crítico", por la que sostiene que el verdadero vencedor en aeroplano de la cordillera de los Andes fué el teniente chileno D. Dagoberto Godoy (no Godofredo como el Sr. Ezquerro escribe), y no el argentino Candelaria, a quien él había atribuido esta hazaña.

Contra mis razones, el Sr. Ezquerro aduce que

el vuelo de Candelaria fué el 12 de abril de 1918, en un Morane Saulnier de 80 HP, y siendo el vuelo de Godoy, según mis antecedentes, en 1921, en un Bristol de 110 HP, demasiado quedaría compensada la hazaña de Candelaria por haberse realizado tres años antes con avión menos potente.

Y es aquí donde, mejor documentado, le voy a dar un disgusto al Sr. Ezquerro, que, al escribir un artículo sobre hazañas aéreas, debía estar más al día sobre los antecedentes que le sirven de base para su artículo, o, por lo menos, más documentado que yo, que soy un simple dilettante: El vuelo del teniente chileno Dagoberto Godoy se efectuó exactamente el día 12 de diciembre de 1918, esto es, sólo siete meses después que el de Candelaria. Partió de Santiago a las 5,10 de la madrugada y llegó a Tamarindos a las 6,10, una hora después. Toda la argumentación, pues, del Sr. Ezquerro, basada en la diferencia de años entre ambos vuelos, queda por tierra.

Pero hay algo más. Argumenta mi contradictor que el teniente Godoy no ha tenido necesidad de alcanzar la altura de 7.040 m. que tiene el Aconcagua para poder traspasar los Andes, y cree que con los 4.200 con que se domina todo el paisaje imponente habría tenido suficiente. Estoy de acuerdo con él; pero, aplicando exactamente la misma argumentación para el Sr. Candelaria, habría que rebajarle a la altura del más alto pico de la región por donde él atravesó los Andes: el volcán Llaïma, que queda 50 kilómetros al norte de Cunco, sitio de su travesía, de 3.060 m. de altura; el mismo 40 por 100 que el Sr. Ezquerro le rebaja a Godoy, quedándonos apenas 1.800 m. lo que ni aun en el año 1918 era ninguna gracia alcanzar. Y todo sin hacer hincapié en las condiciones climatológicas que reinan a grandes alturas cuando se vuela sobre montañas.

Quizá sí con lo dicho el Sr. Ezquerro se vaya acercando a un acuerdo conmigo en que son muy discutibles los méritos del Sr. Candelaria de decirse vencedor de los Andes, y que el teniente chi-

# GRAN PREMIO AUTOMOVILISTICO DE LA AMERICA DEL SUR 1948

(VIENE DE LA PÁGINA 29)

163 kilómetros para rendir su ruta en Caracas. Accidente con peor fortuna, puesto que su máquina quedó destrozada, y aunque la hizo empujar por un coche no participante, fué descalificado, como es natural, y desposeído de lo que en buena lid, hasta aquel momento, había sabido ganar.

Después de estas vicisitudes, se proclamó vencedor absoluto Domingo Marimón, sobre Chevrolet, en un tiempo de 118 horas, 37 minutos y 18 segundos, con un promedio de 80,726 kilómetros a la hora.

Al terminar la penúltima etapa, Oscar Gálvez llevaba al vencedor cinco horas de diferencia, y su hermano, que ocupaba el segundo lugar, dos horas. Distancia que hubieran mantenido, a no ser por el desdichado accidente que tuvieron.

Después de Marimón se clasificaron los siguientes corredores: Eusebio Marcilla, también sobre Chevrolet; Juan Gálvez, sobre Ford; S. Ataguille, D. Bojanich, M. Merino, V. García, R. López y G. Maineri, todos ellos sobre Ford, y décimo, T. Tardía, sobre Chevrolet. Detrás, hasta 40 volantes. El cuadro, en definitiva, es el siguiente:

## CLASIFICACION FINAL HASTA CARACAS

Clasificación.	Corredor	Tiempo	Promedia Km.-hora	Marca
1.º	D. Marimón	118 h. 37 m. 18 s.	80,726	Chevrolet.
2.º	E. Marcilla	118 h. 49 m. 59 s.	80,582	Chevrolet.
3.º	J. Gálvez	119 h. 7 m. 59 s.	80,380	Ford.
4.º	S. Ataguille	122 h. 21 m. 45 s.	78,258	Ford.
5.º	D. Bojanich	122 h. 30 m. 58 s.	78,159	Ford.
6.º	M. Merino	123 h. 58 m. 47 s.	77,237	Ford.
7.º	V. García	124 h. 2 m.	77,203	Ford.
8.º	R. López	124 h. 14 m. 56 s.	77,069	Ford.
9.º	G. Maineri	125 h. 32 s.	76,601	Ford.
10.º	T. Tardía	126 h. 1 m. 3 s.	75,938	Chevrolet.

ÚLTIMOS DETALLES.—Esos fueron los que llegaron; los afortunados que, después de cubrir el durísimo recorrido, venciendo dificultades sin cuento, pudieron arribar indemnes a las bocas del Orinoco, entre los últimos árboles caucheros venezolanos. Al pisar la cinta final, cruzaron la frontera de la historia del deporte hispanoamericano y regresaron a sus lares para recibir el homenaje de sus compatriotas.

Pero otros que habían hecho méritos suficientes para agregarse al carro de la victoria se quedaron en el camino, vencidos por la mala suerte y la fortuna adversa. Algunos de ellos volantes destacados, con tantas aspiraciones como el que más para alzarse con el triunfo. Así, por ejemplo, Pablo Gulle, gran animador de la prueba hasta la novena etapa, en la cual tuvo que abandonar por averías irreparables en los desbocados caballos mecánicos de su motor. Y así, por ejemplo—su accidente ya quedó consignado—, Juan Fangio, siempre en los puestos de vanguardia, hasta que la fatalidad le despeñó por un abismo.

En la sexta etapa se reveló un nombre nuevo: el del automovilista peruano Arnaldo Alvarado, que fué el amo durante el trayecto por su país, y venció en una etapa a los Gálvez, Marimón y Marcilla. Otro nombre que logró destacarse en una dura y empeñada lucha con Oscar Gálvez, fué el boliviano Rafael Leizán, que alcanzó una de las mayores velocidades parciales—quizá lamayor—de la prueba. Fué un momento fulgurante, lleno de emoción y espectacularidad, en el que las ruedas de su máquina sólo rozaban sutilmente el firme de la carretera y parecían querer desprenderse del suelo en audaz, heroica y descabellada aventura aérea.

Y como final, una semblanza rápida y a vista de pájaro del vencedor. Domingo Marimón es uno de los hombres más populares del deporte argentino. Personaje pintoresco, cordial, lleno de vitalidad, alegría y salud, que se le escapa por todos los poros de su piel. Liberalmente entrado en carnes, tiene la bondad y la simpatía de los seres gordos y optimistas, para los cuales el mundo es todo el color de rosa y cubierto de horizontes de amigos que le palmotean la espalda en todo el meridiano platense.

Y, sin embargo, y paradójicamente—extraña y divertida paradoja—, Marimón es propietario de una empresa de pompas fúnebres en Cosquín, provincia de la Córdoba americana, donde también hay júbilo de castañuelas y repiqueteo de bailes castizos. Su oficio no ha influido para nada en su carácter abierto y radiante. Los paños negros y los cirios afligidos los convierte, para la sociedad y las amistades, en óptimo derroche de vida sana y risueña.

Marimón se llevó en la carrera a su hijo Juan, animoso muchacho de diecinueve años, que le sirvió de acompañante y mecánico. Padre e hijo entraron vencedores en la hermosa Caracas y retornaron a su gran país entre aclamaciones y alborozos entusiastas, cargados de trofeos, de aplausos, de dinero y, también, de muchos sinsabores, fatigas y fugaces desesperanzas. A sus espaldas llevan millares de kilómetros vencidos y el peso de una hazaña extraordinaria.

En resumen, el Gran Premio Automovilístico de la América del Sur constituyó un éxito deportivo y sirvió de puente de unión entre los pueblos hispanoamericanos, tan separados por las distancias y por el desconocimiento de su geografía, su carácter, sus costumbres y sus anhelos. Un puente que tendieron los motores trepidantes de 141 máquinas y por el que podrá circular la esperanza de una fraternidad más estrecha.

lino Godoy puede disputarle este honor con gran ventaja.

Cita en seguida mi contradictor los vuelos de Locatelli el 21 de julio de 1919, el de Elias Lint, en fecha que no da, y el de Mme. Bolland el 1.º de abril de 1921, la que se puso desde Los Tamarindos hasta Santiago de Chile en tres horas y cuarto (ya hemos visto que Godoy sólo demoró una hora, tres años antes).

Todos estos vuelos se hicieron por la ruta vencida por Dagoberto Godoy, y cada uno de ellos fué calificado en su tiempo como una hazaña por las dificultades que la empresa ofrecía. Todos ellos, pues, repitieron la hazaña del teniente chileno Dagoberto Godoy. A ninguno se le ocurrió ni antes ni ahora, repetir lo que el Sr. Ezquerro calificó de "magnífico salto" hecho por el teniente argentino Candelaria. A su espíritu crítico, lo anterior ¿no le dice absolutamente nada?

En el "Diccionario Histórico y Biográfico", de Chile, puede leerse, a este respecto, el siguiente párrafo: "Su retorno a Chile (el de Godoy) fué una apoteosis. Se le hicieron manifestaciones grandiosas. El Gobierno le tributó felicitaciones, y el pueblo, sus aplausos. Se le concedieron honores y el ascenso a capitán." ¿Cree usted, distinguido contradictor, que un pueblo tan sobrio como el chileno habría dado tales muestras de regocijo si no hubiera sido la de Godoy la verdadera hazaña? Siete meses antes, en cambio, el liviano céfiro de Temuco continuó meciendo muellemente las hojas de los laureles en sus ramas; a ninguna se le ocurrió desprenderse para ir a adornar la frente del teniente Candelaria.

Atravesar la cordillera por donde lo hizo el teniente Candelaria, me sabe a mí, que viví en Chile todos aquellos momentos de pugna y verdadera rivalidad entre los jóvenes aviadores de la República Argentina y de Chile, auspiciados y estimulados por sus jefes; que pude palpar las sonrisas irónicas con que en Temuco, donde Candelaria arribó, se le denominaba de "vence-

dor de los Andes... por Cunco"; que recuerdo aún que un aviador argentino, cuyo nombre se ha resistido a venir a mi memoria, encontró la muerte al intentar la hazaña—por el Aconcagua, naturalmente—; me sabe, repito, como si alguien fuera a hacer alpinismo a los Pirineos y volviera muy ufano de haber ascendido al monte Igueldo, en San Sebastián.

Gracias a usted, Sr. Director, por permitir rectificar desde su tan bella Revista un error deslizado en un artículo, y al Sr. Ezquerro, al que retribuyo su cordial saludo, por estimularme con su comentario a documentarme mejor sobre el punto.—"Un crítico".

\* \* \*

Unas palabras finales a este asunto. Tengo por norma reconocer mis yerros y acepto gustosamente la rectificación que hace "Un Crítico" a mi carta del número antepasado. Me equiviqué, en efecto, fundamentalmente al tomar como base de mi último escrito, dándola por buena, la fecha que en su primera carta señaló respecto del vuelo del teniente D. Dagoberto Godoy, para cuya meritisima hazaña guardo los más altos sentimientos de admiración.

¿Chilenos? ¿Argentinos? Unos y otros son iguales en mi afecto. Lo único que me interesaba es poner de relieve la victoria de un hispanoamericano. No pude suponer que nos llevara tan lejos la frase, escrita por mí en el mes de abril, que proclamaba al teniente Candelaria vencedor de los Andes. Y como al cabo de tantas vueltas, en definitiva, lo que no puede modificarse es el hecho de que cruzara éste la cordillera—no importa por qué sitio—con anterioridad a Godoy, me complazco en puntualizar, para satisfacción de "Un Crítico", que los Andes de Candelaria fueron un poco menos Andes y—si se me permita la frase—un poco menos antes que los de su admirado compatriota.

FELIPE E. EZQUERRO