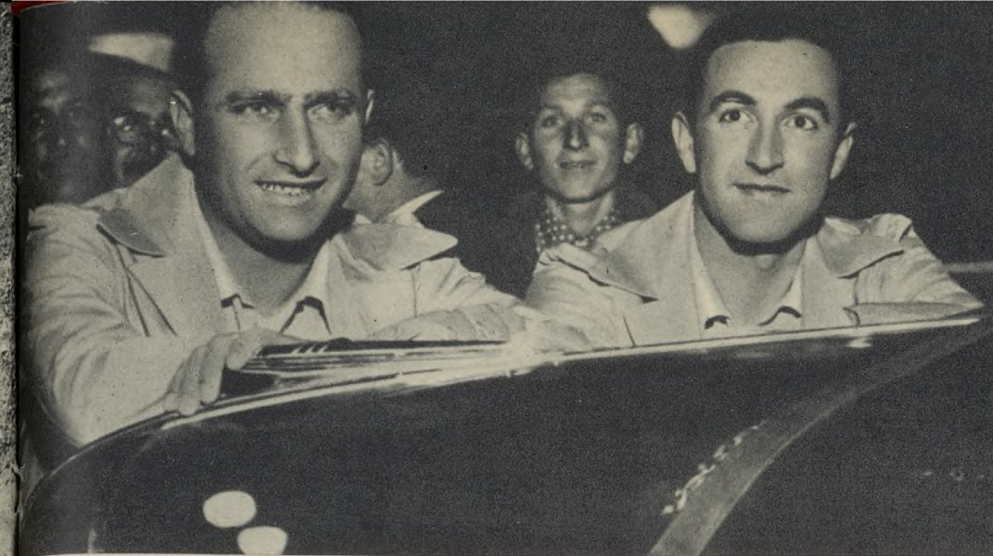




Los participantes tuvieron que salvar duros obstáculos, como éste del Río Grande, que cruza Oscar Gálvez.



Un agreste paisaje peruano, cerca de Arequipa, en la ruta de la gigantesca carrera.



Juan Fangio y su mecánico Daniel Urrutia (a la derecha), fotografiados momentos antes del gravísimo accidente que costó la vida al segundo.



Marimón, el vencedor de la prueba, salva la Quebrada de Humahuaca en una de las más duras etapas del recorrido.

EL GRAN PREMIO AUTOMOVILISTICO DE LA AMERICA DEL SUR, 1948



Por carreteras estrechas y polvorientas cruzan las máquinas participantes en el Gran Premio de América del Sur.



El volante chileno, Varoli, corre Pampa adelante a toda la velocidad que permite el estado del piso.



El coche de Eusebio Marcilla, por la provincia argentina de Jujuy, poco después de iniciada la competición.



Juan Gálvez es saludado por un grupo de espectadores a su paso por el Valle Dulce, en la provincia de Tucumán.

Buenos Aires-Caracas: 9.639 kilómetros a través de toda clase de paisajes, perfiles orográficos, climas, latitudes y horizontes. A través de ciudades, pueblos, naciones, valles y montañas. De ríos y selvas. De carreteras modernas y caminos ásperos y viejos. De gigantescas pendientes y aterradores barrancos.

Nueve mil seiscientos treinta y nueve kilómetros. Cuarenta días sobre el volante. 141 coches. Cinco millones y medio de pesos movilizados. Seis naciones dentro de la ruta. He aquí una competición automovilista cuyas cifras, antes apuntadas, y cuyas circunstancias, enumeradas más arriba, hablan eloquentemente de algo nuevo, titánico y casi increíble en los anales del deporte.

Y no sólo tuvo resonante significación deportiva la carrera de automóviles entre Buenos Aires y Caracas, sino también altísima importancia política y económica. Los trepidantes motores enlazaron durante la grandiosa prueba media docena de naciones de habla española—Argentina, Bolivia, Perú, Ecuador, Colombia y Venezuela—, realizando una alegre y fraternal labor de acercamiento entre las comunidades hispanoamericanas que se extendían a lo largo de la enorme ruta.

En cuanto a su importancia económica, ya queda consignado que el volumen total de dinero que se puso en movimiento en torno a la prueba alcanzó los cinco millones y medio de pesos, contabilizados en este bloque monetario el valor de los coches, los gastos de la carrera y los premios otorgados. El Automóvil Club Argentino, organizador de la carrera, estableció una recompensa de 100.000 pesos para el ganador absoluto, 25.000 para el vencedor de la primera etapa y 10.000 para cada una de las trece restantes. Además, los Ayuntamientos, los organismos deportivos, las casas comerciales y muchas personas particulares establecieron otros premios para agregar a la lista de los oficiales, con lo cual los participantes más afortunados realizaron una gran hazaña por partida doble y doble provecho: la motorista y la financiera.

Y durante cuarenta días tuvieron en vilo a seis países, protagonistas de la carrera, cada uno con sus favoritos nativos. Participaron volantes argentinos, bolivianos, chilenos, peruanos, uruguayos y venezolanos, aunque los primeros aparecían representados en mayoría abrumadora.

LA PARTIDA.—Al filo de la media noche del martes 20 de octubre, y en la grandiosa Avenida Alvear, de Buenos Aires, rutilante de ajeteo ciudadano y de relámpagos



de gas neón, se congregaron los 141 coches que esperaban el pistoletazo de la partida. Casi frente a la señorial sede de la Embajada de España, el juez de la carrera disparó su cronómetro y los pilotos apretaron el acelerador para comenzar el recorrido de los 1.692 kilómetros de la primera etapa.

En las sombras de la noche, los participantes se lanzaron a velocidades de vértigo, por buen pavimento al principio, pero lleno de obstáculos y dificultades poco después. Las anchas y firmes carreteras se fueron transformando en vías secundarias y en caminos rurales, hasta dar vista a Salta, la más española de las ciudades argentinas, a la sombra de cuyos muros se rindió el primer período de la prueba. El vencedor estableció un promedio de 121,800 kilómetros a la hora, cifra muy notable si se tiene en cuenta que los neumáticos no rodaron por una pista de carreras, preparada y propicia para el desarrollo de grandes velocidades, sino por rutas normales y públicas, más o menos anchas, más o menos buenas y más o menos cuidadas. Y, por ende, conviene agregar que los coches eran máquinas standard, con su carrocería completa, repuestos y equipos de auxilio propios, tan diferentes en peso y en condiciones aerodinámicas de los bólidos sintéticos, contruados expresamente para realizar marchas fantásticas en los autodromos de los Grandes Premios cosmopolitas.

En esta primera etapa empezó la criba de corredores, que no había de tener fin hasta el término de la prueba. Accidentes, averías mecánicas, contratiempos de todas clases y retrasos para firmar en los controles antes de que el juez árbitro bajase el telón del tiempo reglamentario.

GEOGRAFIA DE LA CARRERA.—De Buenos Aires a Salta se pusieron los participantes a prueba. Desde Salta a la Quiaca—bochorno tropical en la primera y temperatura siberiana en la segunda—, los corredores fueron trepando por las faldas de la cordillera andina hasta cubrir los siguientes jalones orográficos, Jujuy, 1.259 metros; Humahuaca, 2.939, y La Quiaca—último confin fronterizo entre Argentina y Bolivia—, 3.442. En la mitad del camino, la Quebrada de Humahuaca, llena de resonancias y huellas españolas. Por allí pasaba, en siglos heroicos, la ruta obligada y única de las comunicaciones entre los virreinos del Perú y del Río de la Plata, y por allí siguen pasando hoy los fantasmas de los descubridores y las arriscadas y bravas damas castellanas, que dejaron en aquellas atroces latitudes el recuerdo de un ejemplo sin par en la historia del mundo.

En la película de la carrera—ya metidos en la tercera etapa—, aparecen los nombres de Villazón y Potosí. Los corredores continúan su ascensión. Potosí—¡cuántos ecos aventureros y argentíferos evoca este nombre!—está aupado a 4.060 metros sobre el nivel del mar, y sus habitantes, descendientes quizá de audaces y exaltados buscadores de plata, vieron llegar a sus lares sólo 80 presurosas máquinas, de las 141 que empezaron a rodar por las avenidas platenses.

De Potosí a La Paz, primera de las ciudades bolivianas que surgieron en la ruta y sede del Gobierno del Altiplano. Y de La Paz, hasta Arequipa, para recorrer uno de los tramos más duros, penosos y terribles de la prueba. 546 kilómetros de camino en tobogán, con violentas ascensiones y descensos, cuya curva de nivel se desarrolla así: desde los 4.100 metros de altitud de La Paz, un foso hasta Desaguadero—frontera boliviano-peruana—; luego, un salto, cordillera de los Andes arriba, en busca de los 4.690 metros del abra de Toroya, para descender bruscamente a continuación y precipitarse en Arequipa, a 2.355 metros por encima de las olas del Pacífico.

Desde Arequipa se baja hasta Lima gana ganar la costa oceánica, a través de grandes rectas y pavimento liso, cuyas circunstancias topográficas se prolongan en dirección a Tumbes, sobre la frontera del Perú con Ecuador, final de otra etapa. Trayecto tranquilo y fácil para motores y ruedas, entre paisajes solitarios, por tierras ferruginosas y yermas, pero en cuyo color se adivinan enormes riquezas mineralógicas y atisba el vampiro del petróleo, oculto bajo la corteza apacible del dilatado panorama. Las facilidades topográficas se vieron, en cambio, seriamente torpedeadas por la meteorología, y así, una etapa que sobre el papel se presentaba llana y grata, se tornó en penosísima. La bruma que lanza sobre aquella región la «corriente de Humboldt» convirtió en nula la visibilidad y menudearon los accidentes, uno de ellos de trágicas consecuencias. A Tumbes sólo llegaron ya 48 coches.

CONTINUAN LOS SUPERVIVIENTES.—La carrera tuvo un pintoresco episodio: hombres y máquinas se vieron obligados a cruzar sobre lanchones el Golfo de Guayas, hasta Guayaquil, para reanudar allí su raid terrestre. Los 48 supervivientes se aprestaron a emprender la más aventurada de las etapas. Desde el cerro absoluto sobre el nivel del mar de Guayaquil hasta los 2.850 metros de Quito, cruzando territorios selváticos, zonas insanas, caminos naturales entre árboles milenarios y nubes de mosquitos, desolación, soledad y dificultades de todo orden.

Desde la meseta volcánica donde está asentada la capital del Ecuador, los corredores continuaron su ascenso hasta alcanzar Pasto. Otra vez los toboganes, las curvas cerradas, las nieblas y la criba, con su punto culminante en Cumbre Páramo, puerto montanero a 3.700 metros entre las rayas fronterizas de Ecuador y Colombia.

Después de Pasto, descenso a Cali, prolongado hasta Bogotá, y de Bogotá nuevas pendientes, cuyo final fué Santa Fe, a 2.619 metros, ciudad tan española hoy como en la época del descubrimiento. A continuación de Bogotá entraron los participantes en Cucuta para comenzar allí el período más duro de la prueba: el tramo Cucuta-Velerga, donde se alcanzó la máxima altura sobre el nivel del mar, que se alzaba en todo el enorme recorrido. Fué al atravesar el Páramo de Mucuchies, donde los motores roncaban con esfuerzo para salvar los 4.118 metros de altitud.

Y, por fin, el último y decisivo esfuerzo: Velerga-Caracas. Los cuarenta y dos coches que llegaron a la antecámara de la meta se lanzaron desenfundadamente a realizar el último

esfuerzo. Por carreteras y caminos inadecuados para el planteamiento de velocidades grandes, los pilotos apretaron el acelerador para pisar maltrechos la cinta de llegada, entre el clamor de los miles de espectadores que llenaban una céntrica avenida de la capital de Venezuela.

EL DRAMA.—Nueve mil seiscientos treinta y nueve kilómetros de recorrido sobre selvas y cordilleras, sobre barrancos y precipicios sin fin, sobre zonas de diversas condiciones geográficas y étnicas, sobre parajes gratos y lugares inhóspitos, no puede constituir ninguna diversión turística ni un paseo sin importancia ni peligro. El vehículo automóvil—especialmente cuando se lanza a una competencia de velocidad y riesgo—es una máquina ciega acechada por la fatalidad en cada vuelta del camino, en cada curva difícil, en cada sitio donde el menor despiste o el inesperado reventón pueden significar la muerte.

No es extraño, pues, que en tales condiciones surgiera el drama. Las primeras víctimas se las cobró la carrera en su etapa número 3. Julián Elguea y Heriberto Román, dos muchachos jóvenes y animosos de Chacabuco (Argentina) rodaron al abismo al tomar una revuelta difícil.

En la séptima etapa, durante el tenebroso trayecto entre las brumas de la «corriente de Humboldt», los también argentinos Juan Fangio y Oscar Gálvez—líder de la prueba hasta el mismo final—se rozaron al intentar pasarse, volcando espectacularmente primero y saltando a un barranco más tarde. Fangio sufrió heridas graves, y su mecánico, Daniel Urrutia, falleció en el acto. Oscar Gálvez salió ileso y pudo reanudar la marcha.

Y ya en la última etapa, Oscar Gálvez, que iba el primero en la clasificación, se despeñó unos kilómetros antes de la meta. Su coche quedó destruido y él salió con heridas que le impidieron continuar y ceñirse la corona de vencedor que casi estaba ya tocando con sus dedos.

LA GLORIA.—Aunque la lucha fué cerrada, apremiante, emotiva e incierta, tanto por la enorme distancia a cubrir como por la calidad de los participantes, destacaron prontamente como serios opositores al triunfo los hermanos argentinos Oscar y Juan Gálvez, ganadores de varias etapas y colocados siempre—salvo contadas excepciones—en los puestos de vanguardia a lo largo de la carrera.

Detrás, en constante amenaza, marcharon alternándose como aspirantes al primer premio Marimón, Marcilla, Merino y otros notables y entusiastas volantes hispanoamericanos, también vencedores de etapas, llenos de afán de victoria, pericia y arrojo.

Pero, como queda dicho, todos los ojos de los innumerables miles de personas que siguieron la prueba a través de las noticias periodísticas que iban señalando las alternativas de la competición estaban fijos en los hermanos Gálvez, que llegaron a la penúltima etapa situados en los dos primeros puestos y con ventaja suficiente para mantener su esperanza hasta la meta. Sin embargo, la buena estrella que les conducía a la victoria se quebró inesperadamente, de modo doloroso e inopinado, cuando les faltaban las últimas evoluciones métricas a sus cuentakilómetros.

Juan Gálvez se precipitó por un pequeño barranco, y, auxiliado por su hermano Oscar, pudo continuar carretera adelante, aunque con el motor merchado en sus condiciones mecánicas. Y Oscar, a su vez, sufrió el mismo accidente cuando restaban sólo (CONTINUAR EN LA PAGINA 58)

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. Tarddia, 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. Tarddia	126 h. 1 m. 3 s.	75,938	Chevrolet.

ULTIMOS 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.

leno 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