

¡Para todos sale el sol!

Firestone-Hispania S. A.

Fábrica y Oficina Central: BASAURI (BILBAO)
 Apartado 406 - Teléfonos 17827 - 17828 - 17829 - Sucursales en:

MADRID GENERAL PARDINAS, 50 TELÉFONO 51724	BARCELONA CLARIS, 9 2 TELÉFONOS 80123-23	SEVILLA SAN PABLO, 35-41 TELÉFONO 26332	VALENCIA COLÓN, 1 5 TELÉFONO 10567	LA CORUÑA JUANA DE VEGA, 56-60 TELÉFONO 2940	DEP. DE MURCIA P. BELLUGA, 3 TELÉFONO 1123
--	--	---	--	--	--

RIVADENEYRA, S. A.—MADRID

Motorismo Guipuzcoano

Año 1936



MAYO 1936. NUM. 1



La única fábrica europea que construye los coches de turismo con las mismas características de los grandes bólidos.

DISTRIBUIDOR PARA ESPAÑA:
AUTOMOVILES FERNANDEZ, S. A.

Balmes, 155 - 157
 BARCELONA

VASCONGADAS Y NAVARRA:
TOMAS DE ZUBIRIA
 Buenos Aires, 7. - BILBAO

GUIPUZCOA:
JAVIER COLMENARES
 Ramon M.^a Lili, 2
 SAN SEBASTIAN

Magazine bimestral de automovilismo, motociclismo, aviación, turismo. **1,50** PTAS.

MERCEDES - BENZ



EN CARRETERAS DIFICILES...



**SE NECESITAN DIBUJOS
DE LA BANDA DE RODAJE
EFICIENTES Y ARMAZONES
PODEROSOS TAL COMO FABRICA**

NACIONAL PIRELLI

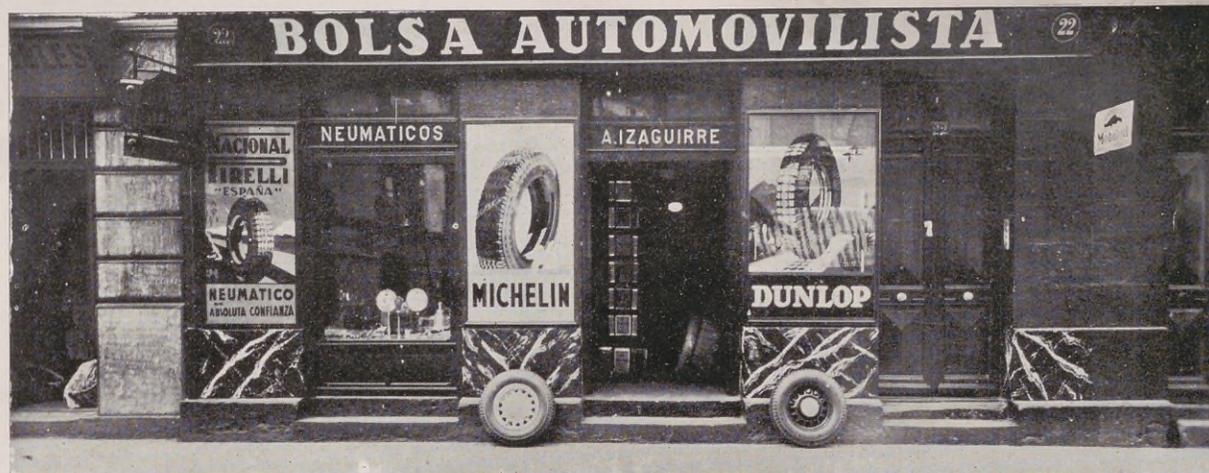
SUCURSAL EN BILBAO: C. de Larreátegui, 57

:-:

Teléfono 12447

B O L S A
A U T O -
M O V I L I S T A
A. I Z A G U I R R E

Neumáticos
Transformación
de ruedas
Accesorios
Lubrificantes



Miracruz, 22. - Teléfono 10951. - SAN SEBASTIAN

RENOVACION Y REPARACION
DE CUBIERTAS-VULCANIZACION
DE CAMARAS

RAYADO CONTRA LOS PATINAZOS
ARTICULOS DE GOMA MOLDEADOS

Recauchutados ONENAK
RAMON M.ª DE LILL, núm. 2 - Teléf. 12-9-0-7
SAN SEBASTIAN



LUBRIFICANTES
"GEORGIA" U. S. A.

DE ABSOLUTA GARANTIA

REPRESENTANTE EN
SAN SEBASTIAN:

D. IGNACIO OTEGUI

URBIETA, NUMERO 10. - TELEFONO NUMERO 11811



MUEBLES
DECORACION
TAPICERIA

Proyectos y presupuestos

UNA SOLA DIRECCION
LETEMENDIA Y C^{IA}.

FABRICA
ZARAUZ - GUIPUZCOA.
AP. 9. TELEF. 103.

EL SEGURO QUE VD. NECESITA PARA
SU COCHE LO OBTENDRA
DIRIGIENDOSE
A

ALTO

SIGA

CIA. VASCONGADA DE SEGUROS Y REASEGUROS

Tel. 3120

GARIBAY 15 y 17
APARTADO n.º 96
SAN SEBASTIAN



OFICINAS
EN
MADRID
MARQUES DE CUBAS 1 pral
BARCELONA
BALMES 62

J. Cabanas

Motorismo Guipuzcoano



SAN SEBASTIAN
MAYO, 1936
NUMERO I



ORGANO OFICIAL
DEL
AUTOMOVIL CLUB
DE GUIPUZCOA
MAGAZINE BIMESTRAL

●
REDACCION:

AUTOMOVIL CLUB
DE GUIPUZCOA
PLAZA DE OQUENDO
TELEFONO NUMERO 11529

●
ADMINISTRACION:

PUBLICIDAD DEL NORTE
FUENTERRABIA, NUM. 3, 1.º
TELEFONO NUMERO 14652

NUMERO..... PTAS. 1,50
SUBSCRIPCION.. PTAS. 8,00

MOTORISMO GUIPUZCOANO no viene del brazo con el tópico "a llenar ningún vacío". Ni "es una revista más".

MOTORISMO GUIPUZCOANO trae en su cabecera el certificado de origen, que acredita el valor deportivo de sus propósitos.

MOTORISMO GUIPUZCOANO es órgano oficial del Automóvil Club de Guipúzcoa. Aparecerá bimestralmente; reflejará en sus páginas los aspectos más destacados de la vida automovilista nacional y extranjera en sus partes deportiva, técnica y turística. Publicará informaciones sobre otras actividades interesantes del motor: aviación, motonáutica, motociclismo, etc.

MOTORISMO GUIPUZCOANO no será un coto cerrado para aquellos trabajos literarios o gráficos que nos envíen nuestros colaboradores, y cuyos temas extradeportivos (bellas artes, cine, radio, etc.) contribuyan a aumentar el interés y la amenidad de este magazine, en beneficio siempre del lector.

MOTORISMO GUIPUZCOANO, al nacer a la vida de la Prensa deportiva y emprender su carrera con los estímulos más elevados, se complace en sonar el "claxon" armonioso y cordial de su saludo para todos: colegas locales y nacionales y entidades deportivomotoristas de España.

Turismo

ALGO DE LO QUE NECESITA EN ESPAÑA

El Marqués de Santa María del Villar nos dice...



El turismo nacional cuenta con un propagandista de vanguardia en el distinguido prócer castellano don Diego Quiroga y Losada. Viajero infatigable, ha recorrido hasta los más recónditos lugares de España, buscando las emociones y bellezas que la madre Naturaleza irradia pródigamente en nuestro solar patrio. Espíritu sensible y crítico un enamorado de nuestros paisajes y de los tesoros artísticos nacionales, su documentación es copiosa y de gran interés.

No hemos querido desperdiciar la ocasión, en una de sus frecuentes visitas a San Sebastián, para charlar con el Marqués de Santa María del Villar sobre su tema favorito.

—El turismo, en general, por España—nos dice con un acento de lamentación—se halla aún en mantillas. Esta es la verdad. Se ha hecho algo, pero poco, y no lo bien orientado que debería para que su rendimiento fuera el debido.

—¿...?

—En ferrocarril no se puede hacer turismo por nuestra patria; porque aparte de las líneas generales, que parten de Madrid, las demás y los empalmes están de lo más destartados; y para comprobarlo es suficiente tomar una guía de ferrocarriles y ver esas *comodísimas* combinaciones para trasladarse de lugares turísticos tan interesantes como Algeciras y Sevilla; Sevilla y Granada; Madrid y Zamora; San Sebastián, Salamanca y Zamora; Galicia con Gijón, Santander y San Sebastián... Como ejemplo de horario para *espantar* turistas es suficiente citar el de Vigo a La Coruña a Hendaya, invirtiendo más de veinticuatro horas en el recorrido y con un *plantón* de horas en el empalme de Venta de Baños. Por todo esto, hoy por hoy, y creo que cada día más, el turismo por España será en automóvil.

—Y este turismo por carretera, ¿está bien atendido?

—No. Le falta también muchas cosas. Es necesario en primer lugar, y lo voy a decir sin ánimo de ofender a nadie, que las gentes de España, hablo en términos generales, se eduquen turísticamente; que no vean en los excursionistas en automóvil los seres raros, los ricos o millonarios, los *ingleses*, bajo el concepto que de esta palabra tienen en muchos lugares de España. Por egoísmo propio, deberían tratar de atraerse a los turistas y atenderlos, pues al hacerlo encontrarán en ellos los primeros propagandistas.

—¿...?

—Es necesario que el forastero encuentre medios de información en los poblados, claros marcados de distancias en las carreteras, teléfono en las casillas de peones camineros, de suma utilidad para el viajero y usuarios de las carreteras y poderoso auxiliar de las fuerzas encargadas de la vigilancia de los caminos, así como para poder comunicar el estado del puerto en épocas de nieves y nieblas.

—¿...?

—Efectivamente, en Guipúzcoa este servicio telefónico no deja nada que desear. También en otras provincias se instalaron teléfonos en algunas casillas de peones; pero como siempre que se comienza una obra útil y práctica, ésta se abandona al poco tiempo.

—¿...?

—La cuestión hotelera requiere asimismo una atención primordial. El turismo en automóvil necesita, naturalmente, buenos hoteles y fondas, con garajes próximos, ya que la mayor parte viajan hoy día sin mecánico y ha de dársele

facilidades al turista. No pedimos hoteles de lujo ni "menús" exquisitos, nada de eso; queremos hoteles y fondas según los sitios y lugares; pero, por modestos que sean, limpios y bien tenidos, y las comidas, aunque sumamente sencillas, bien condimentadas.

—¿...?

—Se pudo hacer; pero, a mi juicio, se equivocó la orientación creando esos albergues de carretera por el Patronato Nacional del Turismo, la mayoría emplazados en sitios innecesarios, que no podrán tener vida propia, que serán una verdadera carga para la entidad propietaria. Si en lugar de construir esos albergues en lugares aislados se hubiesen mejorado y hasta construido fondas modestas, pero limpias, en los pueblos y empalmes o lugares turísticos que tienen vida propia, independiente del turista en automóvil, su vida estaría asegurada. Mi opinión es: que una entidad oficial no puede y no debe meterse a hotelera y fondista, en perjuicio de los intereses de la propia industria. Menos albergues de carretera, pues, y más mejoramiento de hoteles y fondas.

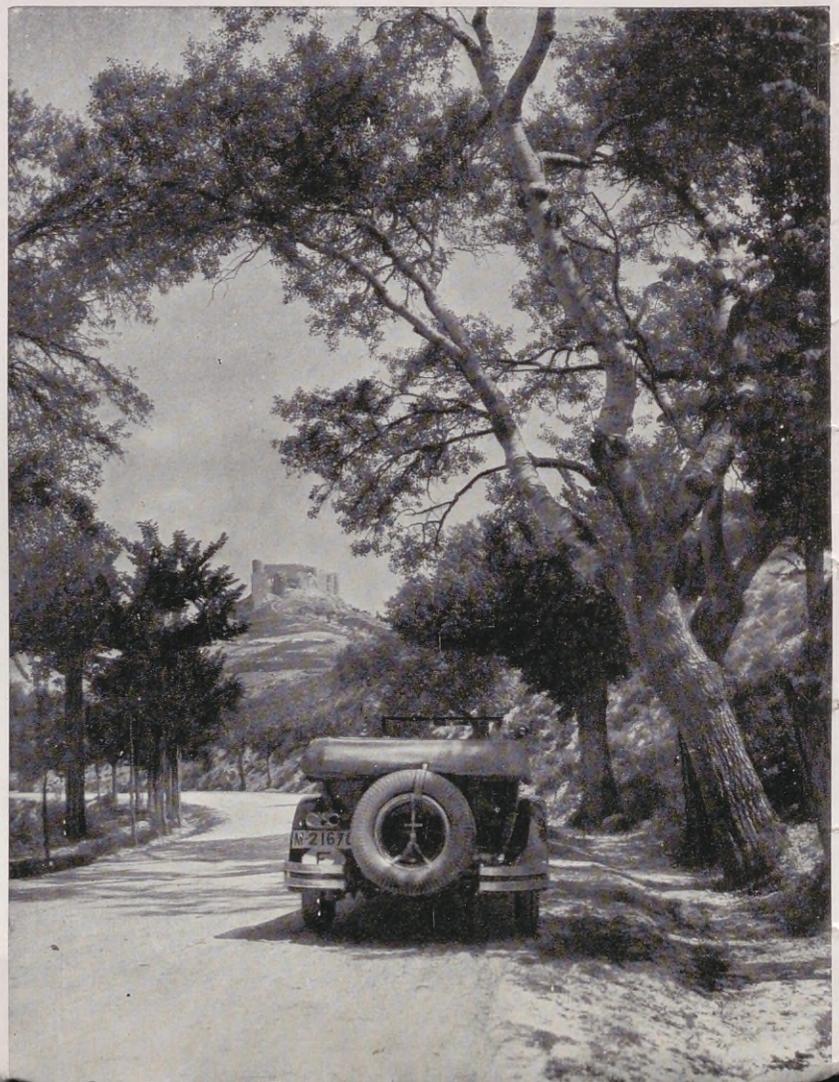
—¿...?

—Hay que dar facilidades al viajero mediante cómodos garajes, horarios libres para entrar y salir, cocinas siempre dispuestas a servir desayunos y comidas, surtidores de gasolina abiertos durante la noche, etc., etc.

—¿...?

—Hace falta, sí, que España cuente con una buena guía turística que al reseñar un itinerario haga observar al excursionista cuanto hay digno de verse en las cercanías de la carretera, a fin de que el aficionado pueda visitar tal mo-

(Continúa en la página 24.)



El turista infatigable se detiene en la carretera para obtener esta bella foto, en cuyo fondo se ve el Castillo de Jadraque.



El corredor irlandés Stanley Woods, vencedor en el IV Gran Premio Internacional de Barcelona.

(Dibujo de Santsalvador. de "Motor".)

LAS GRANDES PRUEBAS MOTOCICLISTAS

Preparando los nuevos modelos. - Innovaciones para las carreras de este año. - Los resultados de Barcelona y Berna

Por A. F. NAVA

La temporada de grandes pruebas motociclistas internacionales está en sus comienzos. Como sucede en el campo del automóvil, entre cientos de competiciones existe una serie distinguida de Grandes Premios clásicos, que retiene, un año y otro, la atención del aficionado de todos los países, y cuyos resultados son motivo de prolongadas y ardientes discusiones.

En el mes de mayo, el día 3, en Berna, se verificará el Gran Premio de Suiza (ya se habrá verificado cuando vea la luz este primer número de MOTORISMO GUIPUZCOANO), y en Saxport, el día 24, el T. T. de Suecia, dos organizaciones éstas que han alcanzado ya los entorchados del más auténtico internacionalismo y que nos ofrecen en 1936 la interrogante de si llegarán a obtener ellas, como en pasadas temporadas, la inscripción de las grandes marcas inglesas, sin lo que ninguna prueba parece revestir verdadera importancia, por el hecho de haber seleccionado fechas que son anteriores a las de las más famosas carreras del mundo, los T. T. de la isla de Man, y es sabido que las primeras marcas británicas tienen por norma no efectuar desplazamiento alguno antes de comprobar las posibilidades reales de sus máquinas en el circuito Montaña de Manxland.

Sucedo, sin embargo, que hoy la com-

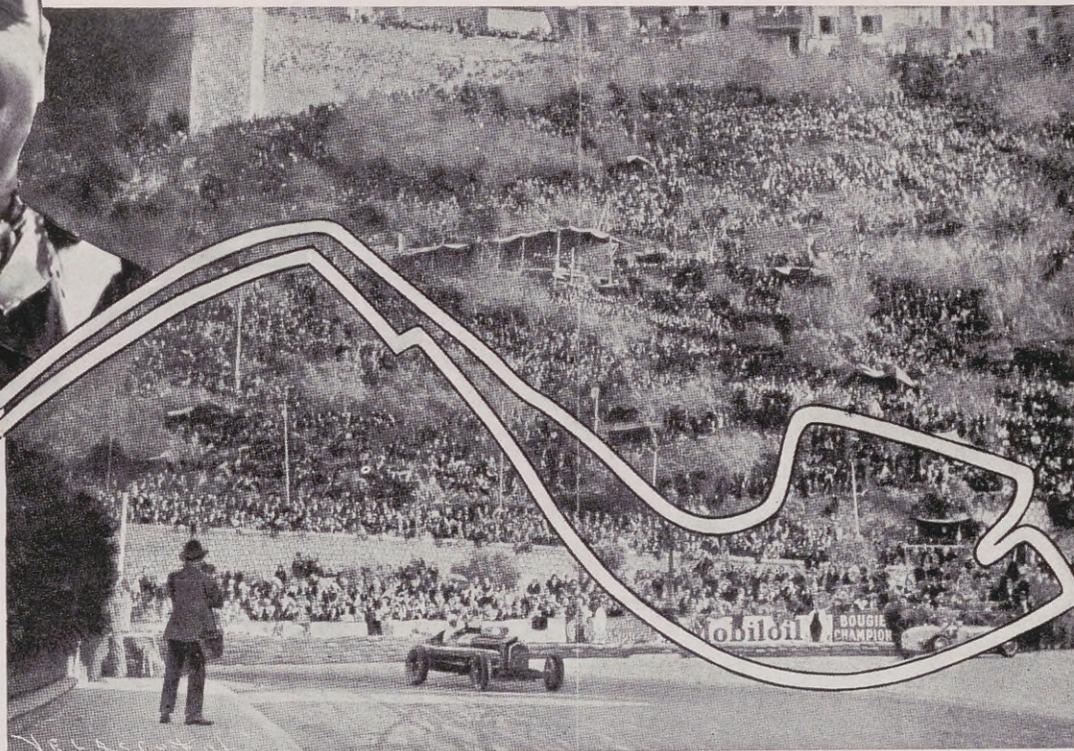
petencia entre la construcción británica y la continental es más cerrada que nunca, y ello podría influir para que los ingleses dejasen a un lado toda rutina y prueben sus nuevos modelos contra los de sus rivales alemanes y suecos en Suiza y en Suecia, antes de hacerlo en las carreras de su país.

También el mes de mayo, la víspera de la carrera de Berna, ha de tener lugar otra prueba internacional, de menos fama que el Gran Premio de Suiza, pero no de interés inferior. Es la de 200 millas, en Leinster, que sirve, por lo corriente, de presentación de las últimas creaciones de las casas inglesas, y en la que se cuenta como probable la alineación del español Ortueta.

* * *

Los cuadros con suspensión trasera y los motores con compresor son el principal objeto de discusión en el mundo motociclista a la hora de ahora. Desde que la construcción italiana Guzzi se apuntó, cierto, un poco por sorpresa, un triunfo excepcional en el Tourist Trophy inglés, los ingleses han parado su atención en las ventajas de la suspensión trasera. Es ya seguro, por de pronto, que, además de la Vicent H. R. D., que viene defendiendo este sistema des-

LOS GRANDES PREMIOS



PALMARÉS

- 1929.—1. Williams ("Bugatti"): 3.51'11". Velocidad media: 80 kilómetros 194.
- 1930.—1. Dreyfus ("Bugatti"): 3.41'02" 3/5. Velocidad media: 86 kms. 317.
- 1931.—1. Chiron ("Bugatti"): 3.39'09" 1/5. Velocidad media: 87 kms. 62.
- 1932.—1. Nuvolari ("Alfa-Romeo"): 3.32'25". Velocidad media: 89 kilómetros 822.
- 1933.—1. Varzi ("Bugatti"): 3.27'49" 2/5. Velocidad media: 91 kms. 808.
- 1934.—1. Moll ("Alfa-Romeo"): 3.31'31" 2/5. Velocidad media: 90 kms. 202.
- 1935.—1. Fagioli ("Mercedes-Benz"): 3.23'49" 8/10. Velocidad media: 93 kms. 607.
- 1936.—1. Caracciola ("Mercedes-Benz"): 3.49'20" 4/10. Velocidad media: 83 kms. 195.
- Record absoluto de la vuelta, año 1935: Fagioli, en 1'58" 4/10, a la media de kms. 96,689.

M Ó N A C O

Las mejores iniciativas pueden ser víctimas de la fatalidad. He ahí el caso del Automóvil Club de Mónaco, que por ser su Gran Premio la única prueba abierta a los coches de carrera en Francia—porque Mónaco y Francia es casi lo mismo—quiso dotarla de la mayor brillantez, asegurándose para ello la participación de los mejores "ases" europeos. Todo, pues, hacía presumir una carrera animada y emocionante. Fué necesario que un temporal de lluvias se encargara de malograr todas las esperanzas. Y, sin embargo, sería injusto decir que la carrera careció de interés. Se registró, en primer lugar, el duelo Nuvolari-Caracciola, en el que el "campionísimo" se vió traicionado por sus frenos, por lo que hubo de reducir la velocidad. Luego hubo una batalla entre Varzi y Stuck, resultando una amigable rivalidad, afirmándose Varzi como un verdadero virtuoso del volante.

La carrera habría sido aún más bella, a no ser porque en la segunda vuelta una "chicane" (barrera artificial marcando un viraje) se encargara de jugar una mala partida a Chiron, Farina, Brivio y Brauchitsch. Estos cuatro corredores, capaces de desempeñar un papel de primer orden, quedaron eliminados de la carrera al sufrir averías sus respectivos coches al deshacerse aquel tinglado de sacos terreros y vallas en un despiste del bólido que conducía Chiron. (Este atribuyó el accidente a un derrame de aceite de otro coche, resbalando fatalmente sus ruedas sobre la grasa.) Por fortuna, la única avería física registrada fué una leve lesión en la nariz del alemán Brauchitsch. A la vista de este nuevo suceso, los organizadores de carreras se convencerán que estas "chicanes" son procedimientos peligrosos e inútiles. No vemos la necesidad de colocar unos obstáculos anormales que han causado ya demasiados accidentes y que causarán todavía, si no se los suprime, ante unos corredores que saben conducir perfectamente.

Wimille hizo una carrera entusiasta, desde el principio hasta el fin. Su coche, de menor potencia que los de los alemanes e italianos, terminó el quinto, lo que ya está bien.

Se registraron pocas *pannes* mecánicas; únicamente algunos *derapages* fatales, como el de Fagioli y el de Rosemeyer. La prueba no ofreció, pues, ninguna conclusión técnica.

Los "Auto-Unión" fueron más rápidos que los "Mercedes". Varzi lo probó. Pero el único "Mercedes" que quedó en carrera a la segunda vuelta, logró la gran victoria. Todos los honores de esta jornada corresponden a Caracciola.

Varzi entró en la batalla demasiado tarde, después de la 50.^a vuelta; incurrió en un error de táctica.

Y ahora despidámonos de los coches de carrera en Francia. Ya no les veremos más... este año.

J. MIRAL

Arriba: CARACCIOLA ("Mercedes-Benz"), vencedor del VIII Gran Premio de Mónaco, y un aspecto del pintoresco circuito urbano monegasco.

MAPA DE
GUIPUZCOA

POR
J. CABANAS
ERAUSKIN



CIRCUITOS DE GUIPUZCOA

Saliendo de *San Sebastián* por la carretera que bordea La Concha y atraviesa la avenida de Amilibia, a 7 kilómetros, *Añorga*; a 500 metros, cruce de *Teresategui* e *Irubide*. Tómesese a la izquierda.

A 1,300 kilómetros, *Lasarte*, situado en una pintoresca vega. (Cruzando un puente situado junto a las primeras casas del poblado, se va al Hipódromo. Es también punto central del circuito automovilista, y en su planicie hay un campo de golf.)

A 2 kilómetros, el poblado industrial de *Oria*; a 3,500 kilómetros, el cruce de *Bazkardo*; a 800 metros, *Andoain*; a 5 kilómetros, *Villabona*; a 2,500 kilómetros, *Irura*, carretera muy recta, y a 3,500 kilómetros, *Tolosa*, villa muy importante de Guipúzcoa y que fué capital de la provincia en el período de 1844 a 1854. (Punto de partida para la ascensión al monte *Uzturre*: 737 metros.)

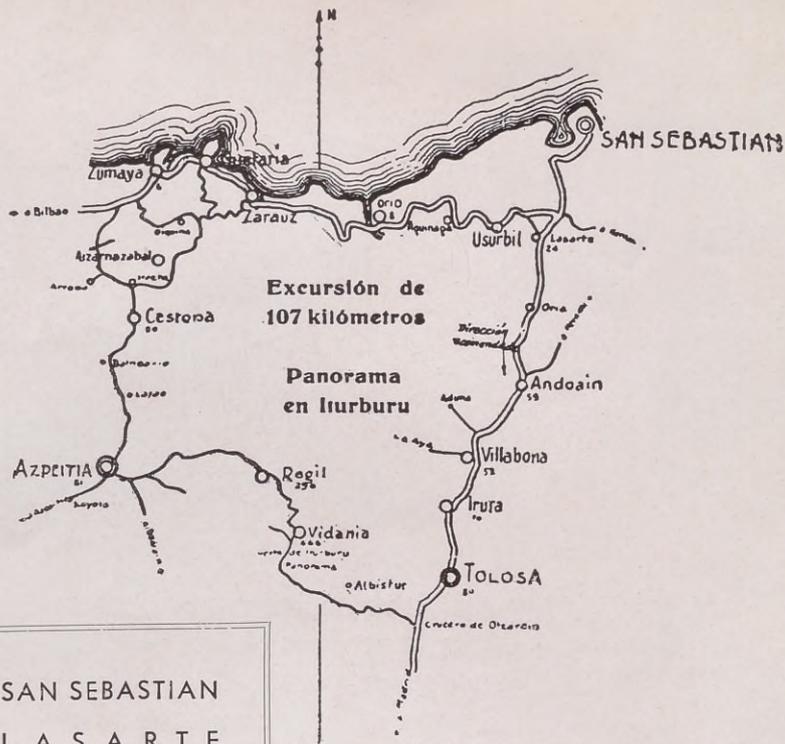
A la salida de *Tolosa* en dirección sur, tómesese una carretera que se inicia a la derecha, a los 2,300 kilómetros, en el punto llamado de *Otsarain*. A 2,800 kilómetros, empalme del camino de *Albistur*. A 3,500 kilómetros, alto de *Azconobieta*.

A 1,600 kilómetros, *Vidania*, con una posición privilegiada, y es un lugar muy indicado para estancias de reposo. (Punto de partida para la excursión al monte *Hernio*: 1,060 metros.)

A 1,500 kilómetros, puerto de *Iturburu*, desde el que se divisa uno de los más bellos panoramas de la provincia.

A 4,700 kilómetros, *Régil*, Universidad de antiquísimo origen.

A 8,300 kilómetros, cruce de *Gazte*, y después, a 600 metros, el de *Landeta*.



SAN SEBASTIAN
LASARTE
TOLOSA
VIDANIA
AZPEITIA
CESTONA
ZUMAYA
ZARAUZ
SAN SEBASTIAN
107 KILOMETROS

A 900 metros, *Azpeitia*, patria del fundador de la Compañía de Jesús, *San Ignacio de Loyola*. (Es punto de partida para la excursión al *Izarraitz*: 1,033 metros.)

Tomando la carretera que conduce a la capital, se llegará, a los 8 kilómetros, a *Cestona*, villa de bastante renombre en la antigüedad y de no menor en nuestros días, por la importancia de su balneario, llamado el *Carlsbad* guipuzcoano.

A 6,300 kilómetros, después de pasar por los cruces de *Arrona*, de *Narrondo-ola* y de *Irubide*, *Zumaya*, puerto muy pintoresco en la desembocadura del *Urola*, con una bahía encantadora y una pequeña playa.

A 6 kilómetros de carretera pintoresca bordeando el mar, *Guetaria*, puerto considerado de refugio, patria del primer circunnavegador, *Juan Sebastián de Elcano*.

A 4 kilómetros de carretera junto al mar, *Zaraúz*, villa veraniega dotada de una hermosa playa.

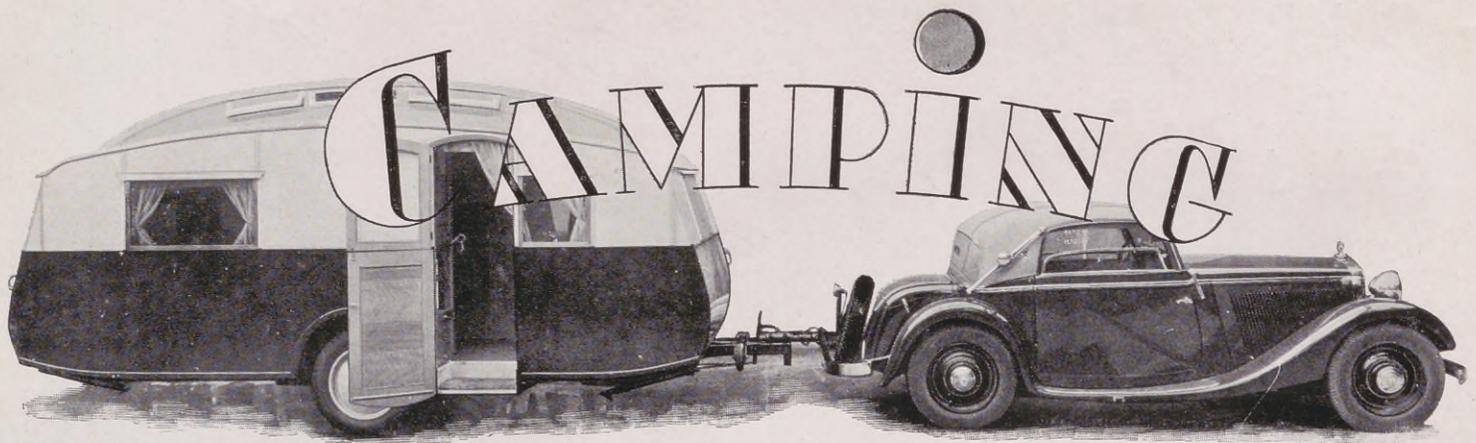
A 6 kilómetros, después de haber traspuesto un collado con bajada pendiente y curva muy pronunciada, se llega a *Oria*, pueblo pescador situado pintorescamente en la desembocadura del río *Oria*.

A 9 kilómetros, *Usurbil* (punto de partida para la excursión al monte *Andatza*: 566 metros); a 3,500 kilómetros, cruce de *Teresategui*, llamado también de *Irubide*. Después, a 600 metros, cruce de *Recalde*; a 500 metros, *Añorga*, núcleo fabril importante.

A 7 kilómetros, *San Sebastián*, término del circuito.



El valle de Régil (Guipúzcoa).
(Fotos Marq. Sta. María del Villar.)



La moderna "caravana" que despierta ansias de nomadismo.

El motociclista o el automovilista que siente verdadero amor por la Naturaleza y gusta de gozar en toda plenitud sus maravillosos encantos, es, obligadamente, un entusiasta del *camping*. No se comprende, en efecto, otra manera más adecuada, más conveniente, de disfrutar, en vacaciones cortas o largas, de una absoluta independencia que practicando el *camping*; y para complacer nuestros deseos, se encuentran a nuestra disposición desde la modesta tienda de campaña individual, de económica adquisición y que permite su transporte a bordo de una motocicleta sola, a la lujosa caravana, verdadero hotel rodante, arrastrada por un automóvil.

Son muy pocos, poquísimos, por desgracia, los que en nuestro país se deciden por el *camping*; y ante una ausencia tan grande de practicantes, hay que preguntarse si nuestros motoristas y automovilistas sienten de verdad afición

al campo, pese a todas sus palabras en contrario, si bien puede ser más agradable (?) suponer que esa desgana es debida al desconocimiento de las infinitas posibilidades que ofrece a todos el *camping*.

Existe, sin embargo, una pequeña legión de *pionners* del *camping* en el país vasco. Ved las ilustraciones que acompañan estas líneas. Tiendas de campaña, modestas, sencillas, fácilmente transportables y de simple instalación, y una caravana del tipo más moderno.

¿Quién no sentirá delante de estas fotografías la atracción del campo, un deseo de vivir en plena Naturaleza, con independencia de hoteles y pensiones, libre de conveniencias y protocolos sociales, gastando de la manera más agradable los días, siempre tan esperados, de unas vacaciones de primavera o de verano o el corto "puente" de un *week-end*?

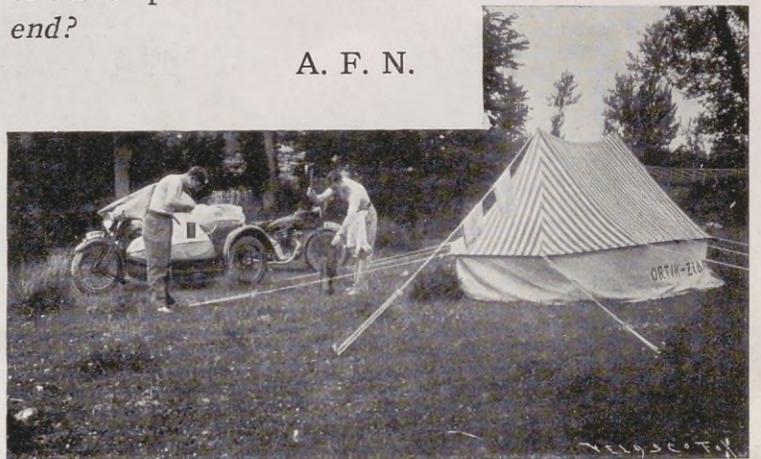
A. F. N.

Verdadera casa rodante, con todo género de comodidades.

"Chimbolandia", la tienda del entusiasta campista bilbaíno Carlos de Santisteban.



Dos motociclistas vascos, con su tienda "Ortik-Ziar", en plena labor campista.



POR TIERRAS DE LOS PICOS DE EUROPA

POR DIEGO QUIROGA Y LOSADA

(FOTOS DEL AUTOR)

A grandes rasgos vamos a recorrer desde las columnas de MOTO-RISMO GUIPUZCOANO esas rutas admirables de la región de los Picos de Europa, de esas montañas así llamadas porque eran los primeros picos que los navegantes que a Europa arribaban en aquellos bergantines y goletas procedentes de Ultramar divisaban. Fuera necio tratar de ensalzar la belleza imponderable de estas tierras de los Picos, porque, en primer lugar, son de la inmensa mayoría conocidos, y en segundo lugar, nosotros, un modesto y vulgar automovilista, no somos los indicados para cantar sus grandezas, y mucho más cuando otras plumas lo hicieron sabiamente.

Nosotros nos vamos a limitar a recorrer la parte de las provincias de Santander, León y Asturias en que se encuentran los Picos y dar la vuelta al macizo grandioso utilizando una carretera hace poco tiempo abierta al público.

Desde Santander seguimos por la carretera de Oviedo, pasando por esa villa pesquera de inmensa belleza llamada San Vicente de la Barquera y habiéndonos asomado antes, al dar vista a la ría desde Lamadrid, a un mirador enorme, desde el que se admiran costas, pueblos, ensenadas y una cadena de montañas que termina con los escarpados Picos de Europa.

Pasado San Vicente, se va en busca de la cuenca del río Nansa, de ese río truchero y salmonero por excelencia, dejando a la derecha su desembocadura en Tina Menor.

Cruzado este río, marchará el excursionista hacia otra cuenca, hacia la del río Deva, con su Tina Mayor; y allí, dejando la carretera de Asturias, tomará por la izquierda y aguas arriba de Deva hacia Panes, llevando al otro lado del río campos y montañas astures.

Los paisajes cada vez son más grandiosos; por gran encañada de altas montañas corre otro río, el Cares, que nace en el corazón de los Picos de Europa y pasa cercano a esos poblados típicos de los Picos, como Caín y Camarmeña, empingorotadas entre riscos y breñas, en tan admirable situación, que el cantar popular dice:

Sotres y Camarmeña,
Tielve y Tresviso
son cuatro lugares del Paraíso.

En esa profunda encañada veremos a nuestra derecha, desde antes de llegar a Panes, una pintoresca peña: es Peñamellera; y siguiendo nuestro Deva, veremos poco después

del citado Panes cómo las aguas de Cares entran con gran furia y corriente en las más plácidas del Deva.

La carretera, cada vez más bella e interesante, se mete por cerrada garganta, en la que apenas penetra el sol más que unos cuantos días al año.

Pasamos por el pequeño balneario de Puente Lles, y la ruta se cierra más y más, disputándose la enorme barranca de carretera y río. Nos encontramos en plena garganta de La Hermida, en el esófago de La Hermida, como la llamó D. Benito Pérez Galdós.

En ese largo desfiladero vemos curiosa arquitectura natural: socavones a gran altura que parecen grandes arcos, peñas puntiagudas cual arquitectura gótica y..., por fin, después de ver en el seno del río unas grandes peñas que se denominan Las lágrimas de Pelayo, vemos una hoz: es La Hermida con su balneario de salutíferas aguas, que brotan a elevadísima temperatura.

Desde La Hermida puede acometerse la ascensión a los Picos por la parte de Andara y aprovechando el camino de estas minas y lagos, pero no lo aconsejamos; es mejor subir por Espinama, como más adelante veremos.

La carretera se cierra nuevamente; pero unos kilómetros después, a la izquierda y en un ensanchamiento de la ruta, vemos entre unos chopos un curioso templo de tipo visigótico: es Santa María de Lebeña, monumento nacional, que un Conde de Lebeña levantó para que sirviera de panteón al cuerpo de Santo Toribio de Liébana.

Curiosa historia y no menos interesante sería hacer mención detallada de esta iglesia; pero esto nos llevaría a alargar en muchos folios nuestras modestas cuartillas.

Poco después de Lebeña, la carretera llamada por antonomasia de los Picos de Europa sale del angosto desfiladero y ante ella se presenta el grandioso valle de Liébana, rodeado de montañas, como los Picos, el monte Viorna, Peña Prieta, el puerto de Piedrasluengas, Peña Labra y Peña Sagra con su cuerno y cavernas, refugio de la mayoría de los osos que aún se conservan en la comarca, y el Cueto de la Luz.

Al fondo y camino hacia Potes verá el viajero cómo en la cúspide de un monte, del citado Viorna, se alza una cruz. Esa cruz indica que allí, en los profundos repliegues del monte, oculto al mundanal ruido, se encuen-

TURIENTO.—Pueblo de los Picos, donde, según la tradición, estuvo guardado el Lignum Crucis.



tran, guardan y veneran, entre las ruinas del que fué poderoso Monasterio de Santo Toribio de Liébana, el *Lignum Crucis* de mayor tamaño que se conserva en el mundo: el santo leño donde murió el Redentor del mundo, que se adora en su propia y sagrada madera.

La mayor reliquia para la cristiandad se guarda en esa comarca lebaniega, siendo su orgullo y sus amores, en unión de la Santuca, la Virgen de la Luz, que se venera en su capilla de la inmensa ladera de Peña Sagra.

Pero quien acuda a Santo Toribio de Liébana podrá, además, admirar desde las cercanías del santuario el panorama más espléndido de los Picos de Europa y como al alcance de la mano.

Desde una ermituca cercana, dedicada a San Miguel, el excursionista podrá contemplar desde Poniente a Levante: Picos de Liordes y Remoña, Torre del Llambrión, Peña Vieja, que con sus 2.615 metros domina a todos; el Collado de Cámara, paso para Peña Vieja desde el poblado de Espinama; todo el macizo oriental desde Pico Cortes hasta Pico Agero, y en primera línea la Silla del Caballo, Pico Fierro y la imponente Tabla de Lechugales con sus profundas hoyadas.

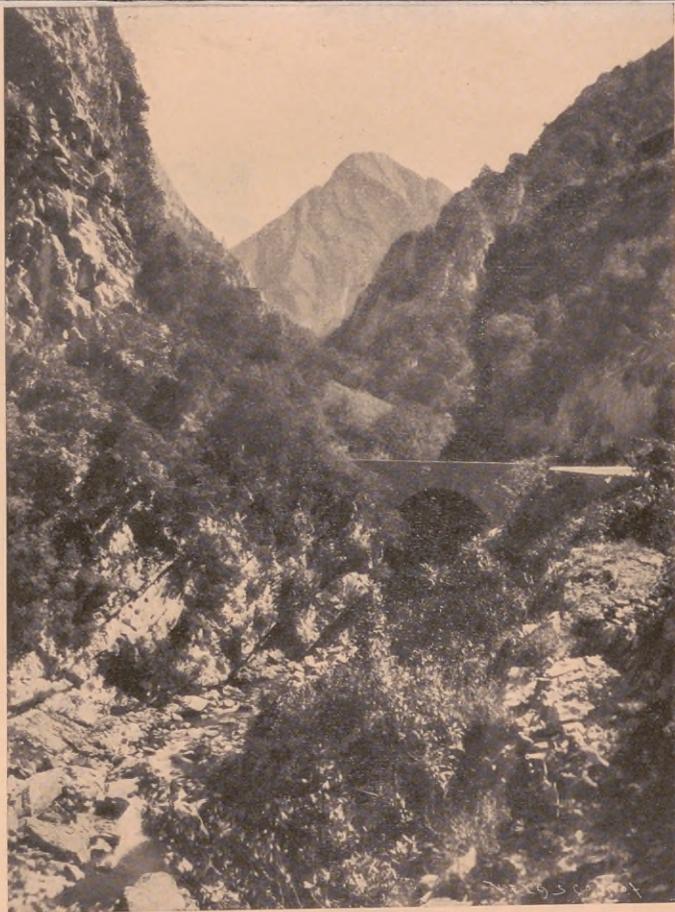
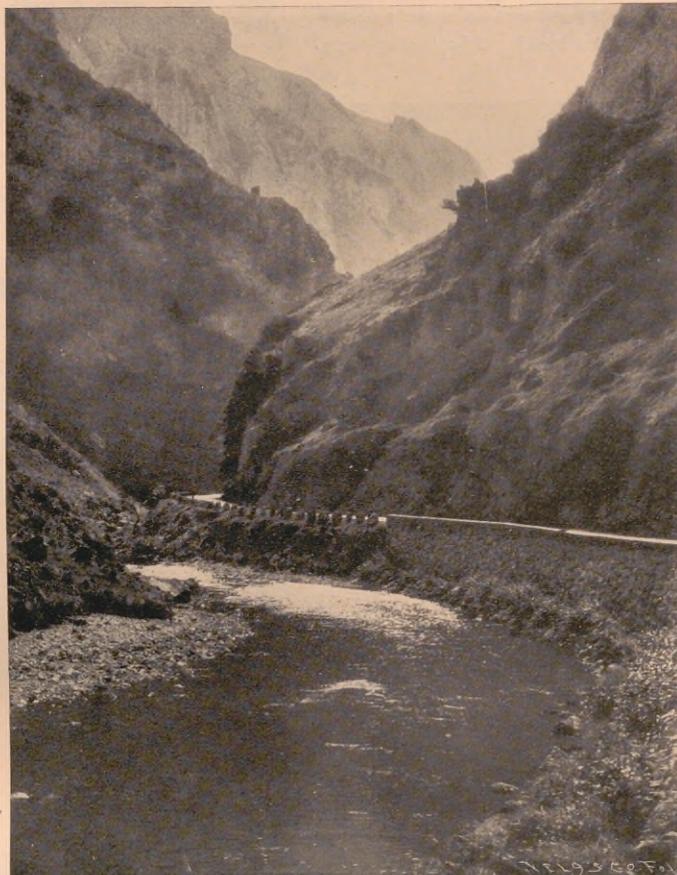
El panorama es inconcebible, y además, si vira en redondo el turista, admirará la Peña Sagra, Peña Labra... y el ideal valle de Potes, con su torreón de los Orejones de La Lama, y esa región que popularizó el Marqués de Santillana con sus celebradas serranillas.

Desde Potes lléguese el viajero, por la pintoresca ruta que de allí parte, hasta Espinama, y si es un poco caminante o jinete, suba a los Picos desde este pueblo, en poco más de una hora y media, para gozar de panoramas únicos, y, por lo menos, marche por las aguas del Deva hasta su nacimiento en Fuente De, el admirado lugar al sopié de los Picos y en paraje extraordinario.

Otra vez en Potes, marchará por la carretera de la Vega de Liébana en busca de tierras de León.

La carretera es preciosa, sube fuertemente desde Vada, y a muy considerable altura entra en las montañas de León, con sus típicas viviendas de tejados de paja y césped, y tras grandiosos panoramas.

Por montes de León se llega a Portilla de la Reina, lugar desde donde algún día partirá una carretera que por la Posada de Valdeón y corazón de los Picos de Europa irá a Arenas de Cabrales; pero..., amables lectores, no creemos



que nadie de los que hoy vivimos, ni aun siendo Matusalén, la veamos terminada. Bellísima carretera turística sería ésta y muy necesaria para esas regiones de los Picos, carentes de comunicaciones; pero... sólo Dios sabe cuándo se podrá terminar.

Desde Portilla de la Reina se baja a Riaño, y una vez allí, a la vista de los preciosos paisajes de Peña de la Cruz, subiremos al Puerto del Pontón para gozar de otros panoramas estupendos y soberanos.

Desde el alto del Puerto del Pontón puede marcharse al macizo occidental de los Picos y a su colosal Peña Santa de Castilla, que, como dice el cantar:

Altos son Picos Uriellos,
altos son por maravilla;
más alta es la Peña Santa,
que se ve toda Castilla.

El descenso por el Puerto del Pontón hacia Cangas de Onís es enorme, grandioso, de belleza insuperable, por Oseja de Sajambre, y no digamos pasado Ribota, el pueblín del fondo del valle, al entrar en el angosto desfiladero del Pontón.

Llevando por compañeras de camino, en dirección a Cangas, las aguas del Sella, los paisajes se suceden grandiosos, indescriptibles para nuestra pluma, y al arribar a Cangas podrá admirar el precioso puente romano.

Encontrándose a seis kilómetros de Covadonga desde el empalme Soto de Cangas, ¿quién no sube al santuario, a la cuna de la reconquista? Y una vez en la Santa Cueva y en el Ponzón, ¿qué automovilista no trepa hacia los lagos Enol y de la Ercina?

Desde esos lagos podrá contemplar unos paisajes enormes del macizo occidental de los Picos de Europa.

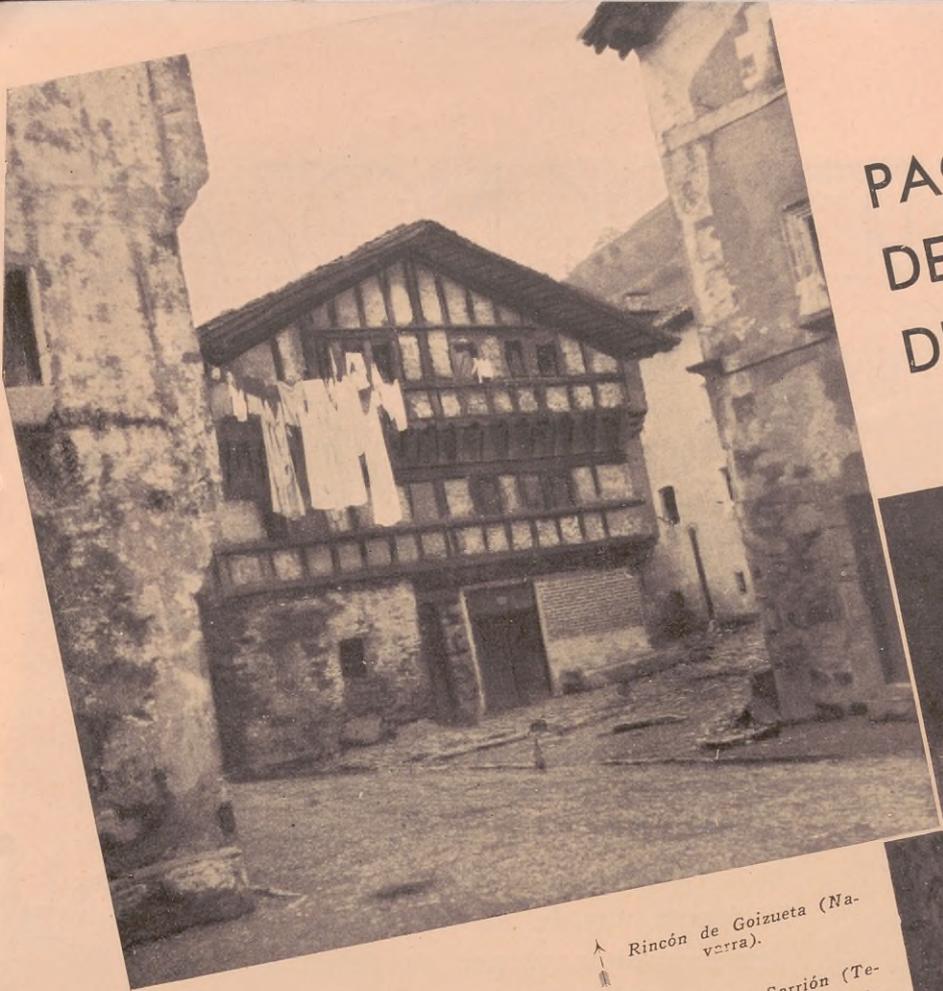
Desde Soto de Cangas, el excursionista seguirá a Onís y Rebollada para bajar a la cuenca del río Cares y seguir por ella admirando paisajes y paisajes bellísimos hasta Panes, donde se cierra el circuito al empalmar con la ruta llevada a la ida.

Al pasar por Arenas de Cabrales podrá ver una carretera cuyo cartel dice "A Portilla de la Reina", pero habría que añadir... sólo Dios sabe cuándo.

He aquí, amables lectores, en grandes rasgos la preciosa vuelta a los tres macizos de los Picos de Europa, de belleza única y de grandiosidad soberana.

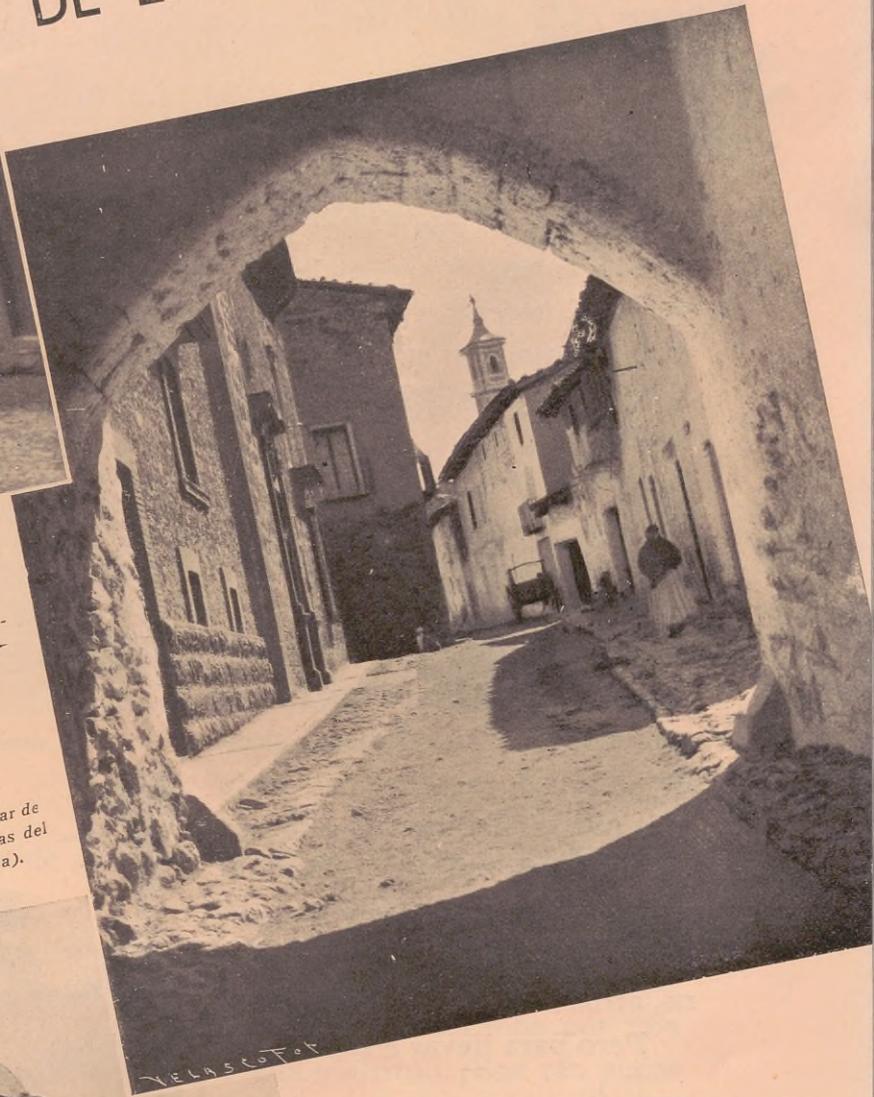
Arriba:
Asturias-León.—
Puerto de El Pontón.
Abajo:
La Garganta de La
Hermida.

PAGINA
DE LOS "AMATEURS"
DE LA FOTOGRAFIA



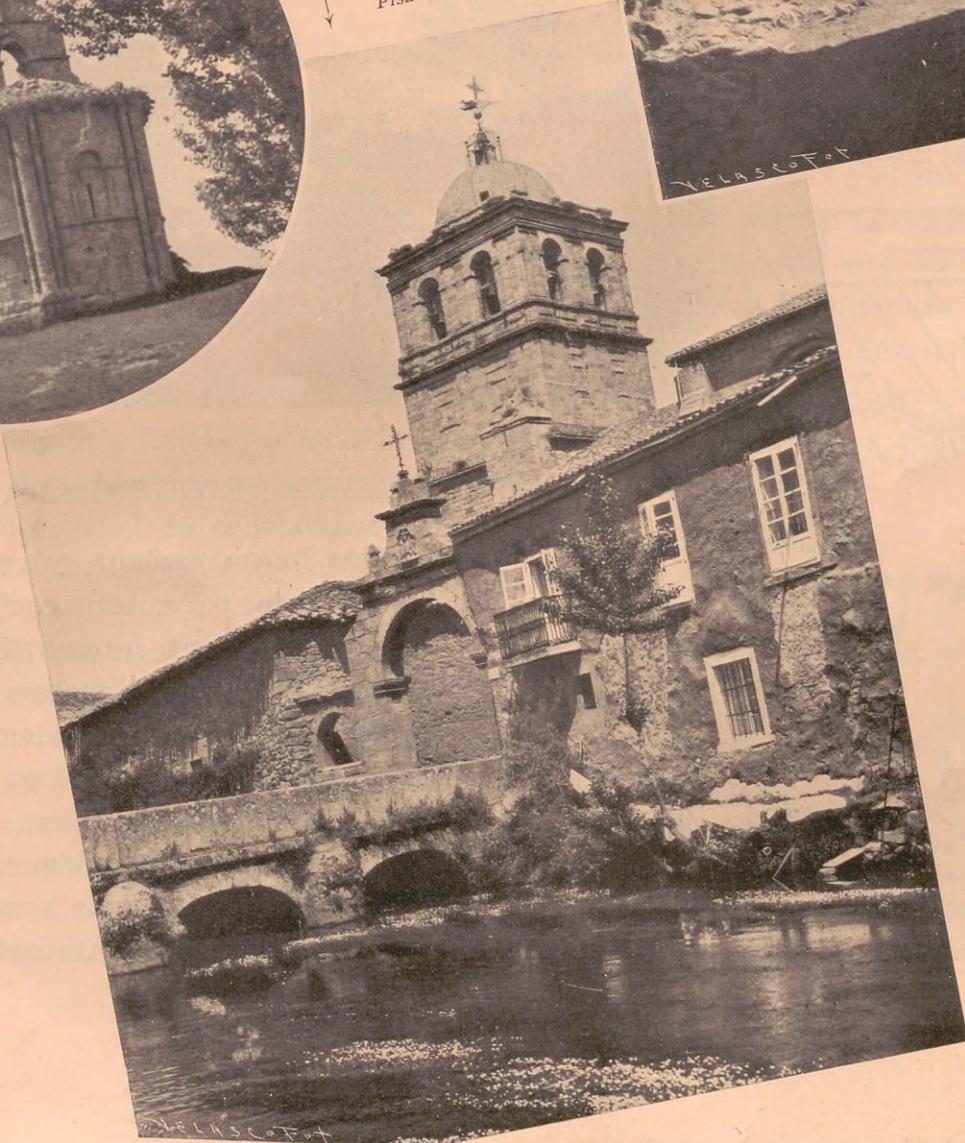
↑ Rincón de Goizueta (Navarra).

→ Típica calle de Sarrión (Te-ruel).



← Ruinas románicas (Burgos).

↓ Rincón y Torre de Aguilar de Campoo, en las riberas del Pisuerga (Palencia).



(Fotos
Marq. Sta. Maria del Villar.)



EL PAÍS DE LOS MOZABITAS

por V. SALAS
Fotografías del autor

En uno de mis viajes por Africa, y encontrándome en compañía de mi mujer en Touggourt, pintoresco y curiosísimo oasis del sur de Argelia, a ambos nos entró el deseo y la curiosidad de visitar el Mzab.

El Mzab es un país de ensueño y de leyenda situado en pleno Sáhara, donde se refugiaron los últimos bereberes, que todavía en el siglo X eran dueños y señores de toda el Africa septentrional.

Expulsados de sus dominios por las invasiones árabes, hubieron de sentar sus lares en pleno desierto, donde sólo su laboriosidad pudo más que la Naturaleza, a la que consiguieron vencer, llegando a edificar siete ciudades y a crear, donde sólo había piedras y arena, otros tantos oasis artificiales.

Pero para llevar a cabo nues-

tro proyecto las dificultades materiales eran grandes.

Había que regresar a Argel, para desde allí, por Djelfa y Laghouat, ir a Ghardaia, lo que significaba un rodeo de muchos centenares de kilómetros y, como es consiguiente, una gran pérdida de tiempo, o bien intentar llegar al Mzab atravesando ese enorme mar de arena que rodea Touggourt y que constituye una muralla casi infranqueable para el automovilista.

A pesar de los consejos en contra que nos daban en Touggourt, decidimos intentar la aventura, que, de salirnos bien, nos permitiría visitar Guerrara, una de las más curiosas ciudades mozabitas y, por su difícil acceso, la menos conocida de todas ellas.



Las murallas de Guerrara.

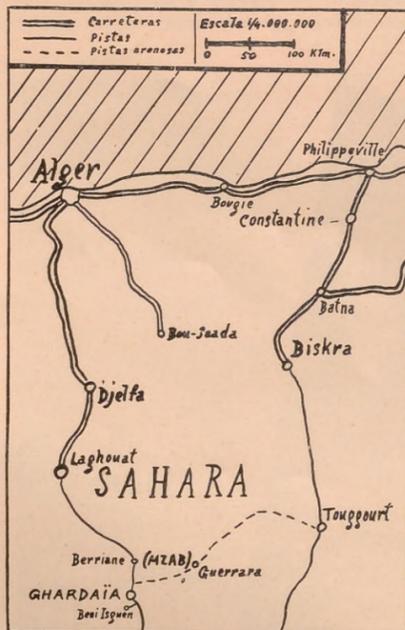


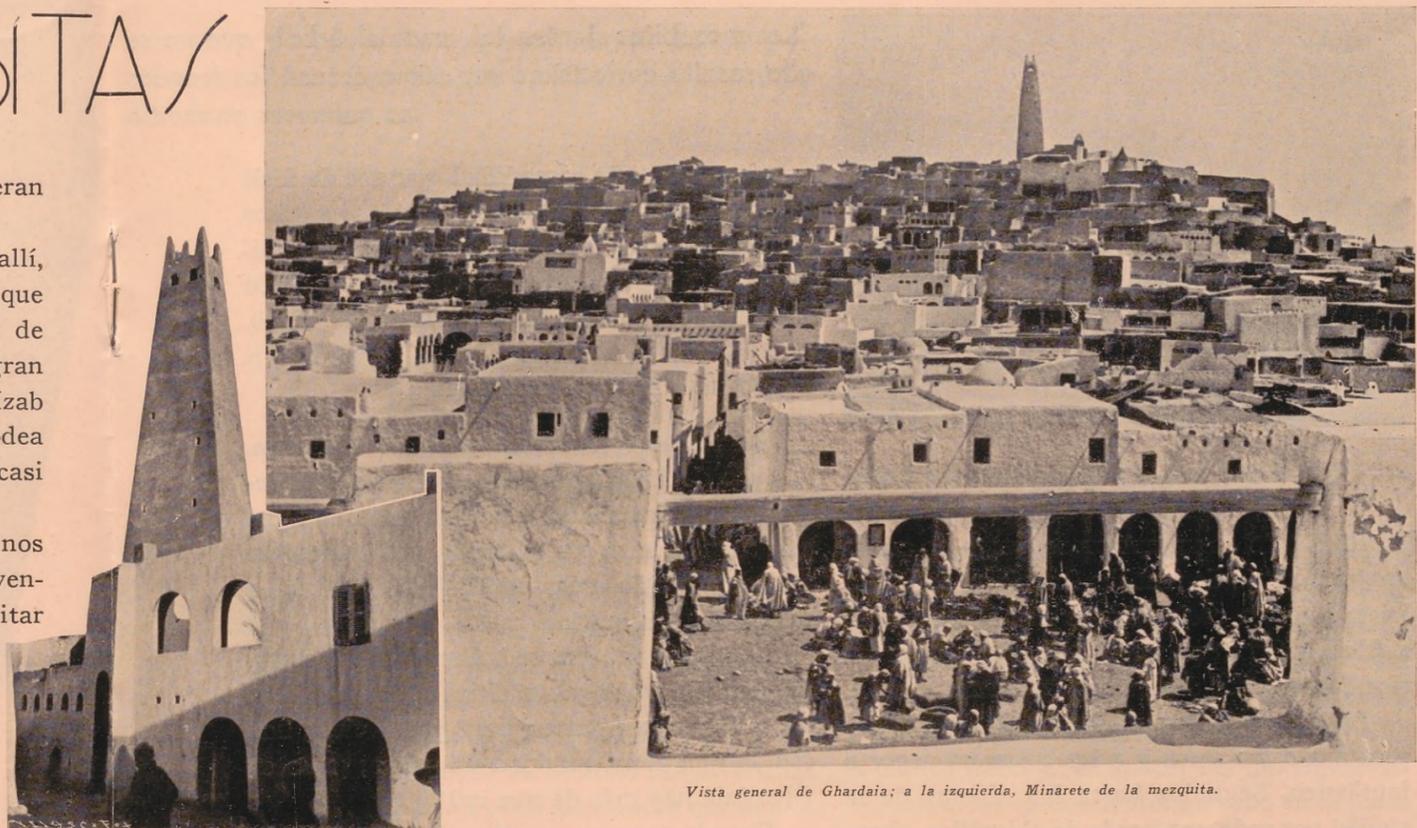
Gráfico de la ruta al país de los mozabitas.

CAMINO DE GUERRARA

Una buena mañana, y muy de madrugada, acompañados por nuestro cocinero árabe Ahmed, salimos en nuestro automóvil, armados de palas y provistos de varios metros de estera.

Estas, extendidas previamente sobre las laderas de las dunas, permiten cruzarlas sin hundirse demasiado en la arena.

Los diez primeros kilómetros fueron los peores, y pasamos nuestros apuros; pero, después de cuatro horas de continuados esfuerzos, con-



Vista general de Ghardaia; a la izquierda, Minarete de la mezquita.

seguimos atravesar aquella barrera que nos parecía poco antes infranqueable.

Lo peor estaba hecho, y el principal obstáculo, eliminado; lo demás fué coser y cantar, y, salvo algunos trayectos malos de arena movediza, donde no hubo más remedio que tirar de pala y azada, el camino no ofreció ya serias dificultades. ¡Qué era todo ello comparado con la satisfacción de haber logrado nuestro empeño!

A media tarde llegamos a Guerrara; nunca se nos olvidará la brusca y fantástica aparición en pleno desierto del pueblo y de su oasis, cuyo color de palmas verde azulado contrastaba de sorprendente manera con el tono rojizo de las colinas cercanas.

Nada más extraño que la arquitectura de esta ciudad mozabita, totalmente distinta a todo lo visto por nosotros hasta entonces en el sur de Argelia. El pueblo, edificado sobre un montículo, está rodeado de murallas y curiosos torreones.

Las casas tienen todas originales fachadas y hermosas terrazas. En lo más alto de la ciudad se eleva la mezquita, cuyo minarete, en for-

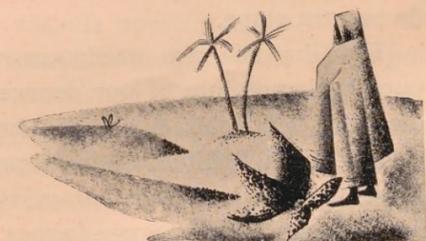
ma de pirámide truncada, domina el pueblo y el oasis...

Llegamos con el automóvil hasta la misma plaza de la ciudad, despertando la natural curiosidad y viéndonos pronto rodeados por una compacta y abigarrada multitud. ¡Son tan pocos los turistas que visitan Guerrara!

Aquí nos esperaba una nueva sorpresa; las ventanas, arcadas y columnas de las viviendas nos recordaban extraordinariamente, por su estilo, la arquitectura de algunos edificios venecianos. Nadie supo jamás explicarnos el porqué de esta influencia italiana.

UN SOBERBIO PANORAMA

Visitamos todo el pueblo, que es curiosísimo, y conseguimos "colarnos de rondón" en la mezquita y subir a lo alto del mina-





Una animada calle de Ghardaia.

rete, desde donde contemplamos un soberbio panorama.

Rodeados de un numeroso grupo de curiosos, y después de muchos forcejeos, llegamos hasta nuestro coche, donde nos encontramos a Ahmed disputando con otro grupo, cuya curiosidad era por demás impertinente.

Anochece, y la semiobscuridad de la noche prestaba a los seres y a las cosas un aspecto fantástico. Seguidos hasta las afueras de la ciudad por toda una horda de chiquillos, abandonamos Guerrara, pueblo maravilloso perdido en medio de la soledad del Sáhara y cuyo nombre queda para siempre grabado en la mente del viajero que tuvo la suerte de visitarlo.

EN AUTO POR EL DESIERTO

De Guerrara a Ghardaia, a pesar de las dificultades que ofrecía la pista, el paseo fué agradabilísimo. Rodar en auto por el desierto, a la luz de la luna, en medio de aquel silencio y aquella paz, sólo turbada por las canciones de nuestro cocinero Ahmed, que tanto nos recordaban el "cante jondo" de Andalucía, resultaba delicioso para nosotros, y casi llegamos a sentir aparecieran a medianoche las primeras luces de Ghardaia, que indicaban el final de nuestra etapa.

En Ghardaia nos quedamos varios días, pues teníamos interés por conocer todas las ciudades del Mzab. A algunas, como Melika y Bou Neura, hubimos de ir en mulo, pues no se podía llegar a ellas en automóvil. A Berriane, El Ateuf y Beni Isguen fuimos, en cambio,

"Los mozabitas sienten tal amor al árbol, que no se avienen a tumbarlos al edificar sus viviendas; por ello resulta curiosísimo ver cómo crecen los troncos de las palmeras en medio

en auto, con toda comodidad, por ser de fácil acceso estos pueblos.

Las ciudades más interesantes son, sin género de dudas: Guerrara, Ghardaia y Beni Isguen; esta última, ciudad santa del Mzab.

EL OASIS DE GHARDAIA

Visitamos el soberbio oasis de Ghardaia, de más de 60.000 palmeras. En toda esta región no se encuentra una sola gota de agua a la superficie, y, sin embargo, sus habitantes han conseguido crear espléndidos jardines a fuerza de laboriosidad.

Las capas de agua se hallan a grandes profundidades, en algunos sitios a más de cien metros, y estas gentes, para poder vivir, han tenido que abrir infinidad de pozos; ¡sólo en Ghardaia hay más de tres mil!

Cuando se pasea por el oasis no se oye más que el constante rechinar de las cuerdas sobre las poleas de los pozos. La gente adinerada se sirve de burros o de camellos para extraer el agua, pero los pobres se ven obligados a tirar ellos mismos de las cuerdas, y este penosísimo trabajo cuesta a muchos la salud.

Como Ahmed tenía grandes amistades en Ghardaia, esto nos permitió visitar buen número de casas y jardines del oasis. Los mozabitas sienten tal amor al árbol, que no se avienen a tumbarlos al edificar sus viviendas; por



BENI ISGUEN.—La ciudad santa de Mzab.

avienen a tumbarlos al edificar sus viviendas; por a través de los pisos y cómo aparecen las copas de de las terrazas."

ello resulta curiosísimo ver cómo crecen los troncos a través de los pisos y cómo aparecen las copas de las palmeras en medio de las terrazas.

AQUI SE VENDE DE TODO

Otra de las curiosidades de Ghardaia es su mercado. Este, que es de extraordinaria importancia, se celebra en la inmensa plaza del pueblo, donde se amontona una multitud que, durante horas y horas, grita y gesticula con gran acaloramiento. Aquí se vende de todo: lana, burros, trigo, camellos, dátiles, zapatos, etcétera; en fin, todo aquello que resulta elemento indispensable para la vida de esta región. Inútil intentar describir los tipos tan curiosos que se ven, ni las escenas tan divertidas que se presencian a poco observador que se sea.

Pero tal vez lo más interesante y curioso del Mzab sea la visita de Beni Isguen, su ciudad santa. Edificada como los demás pueblos, sobre una colina, y dominada por el minarete de su mezquita, está rodeada, como Guerrara, por grandes murallas y altos torreones. El conjunto, por su originalidad y su pintoresca situación, resulta de una gran belleza.

NO SE PUEDE FUMAR NI BEBER

Aquí está enterrado uno de los santones



GHARDAIA.—Un rincón de la plaza.

más venerados de esta región, lo que hace sean rigurosísimas las ordenanzas de la ciudad. No se puede fumar ni beber en el interior del recinto, y ningún cristiano puede residir en Beni Isguen, ni pernoctar dentro del pueblo. A la puesta del sol se cierran las puertas de las murallas y ya nadie está autorizado a entrar o salir de la ciudad hasta el amanecer del día siguiente.

Todas las tardes se lleva a cabo en la plaza del pueblo una venta de alfombras en pública subasta. Estas, que constituyen una de las principales industrias del país, son de una gran belleza y originalidad, y hay que ver con qué ahinco se las disputan los postores; cosa nada extraña si se tiene en cuenta que a los mozabitas les encanta cubrir los suelos y paredes de sus casas con los más lujosos y ricos tapices.

REGRESO E HIMNO

Varios días más pasamos en Ghardaia, visitando desde allí las otras ciudades cercanas, todas a cuál más interesantes y curiosas, y no es sin cierta melancolía que un buen día nos vimos obligados a emprender el regreso a Argel.

Al alejarnos del Mzab, tierra de ensueño y de leyenda, todavía nuestros oídos creían oír el rechinar incesante de las poleas de los pozos, música monótona y obsesionante, si se quiere, pero bellísimo himno a una raza que, gracias a su esfuerzo sobrehumano, ha conseguido crear ciudades y jardines de ensueño donde sólo había peñascos y arenales.



Sin Motor

LA "SEMANA" DE HUESCA Y LOS PROYECTOS DEL SEÑOR RUIZ FERRY, DIRECTOR DE AERONAUTICA CIVIL

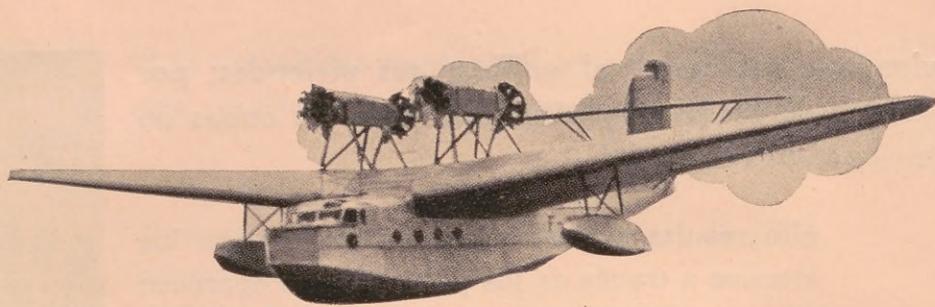
Huesca ha sido escenario magnífico de la II Semana nacional de Aviación sin motor. A este interesante concurso asistieron representantes de 26 Aero Clubs, realizando unos 300 lanzamientos, la mayor parte con planeadores, y otorgándose solamente seis títulos de pilotos C. La escasez del viento hizo más difíciles los vuelos. El *record* nacional fué batido por el piloto del Huesca Aero Club D. Valentín Izquierdo, que lo elevó a cinco horas, trece minutos y cuarenta segundos; es decir, que ha sido mejorado por una diferencia mínima que no llega a un minuto.

Don Ricardo Ruiz Ferry, nuevo Director de Aeronáutica civil, honró con su presencia los vuelos sin motor de Huesca e hizo interesantes manifestaciones. Entra en sus propósitos realizar una gran propaganda para popularizar la aviación nacional, a fin de formar un buen núcleo de pilotos C, para, inmediatamente, transformarlos en pilotos de avión con motor.

—Me propongo—dijo—organizar un concurso para la adopción de tipos de aparatos españoles, ya que no creo necesario que copiemos servilmente a los extranjeros, y mucho menos que paguemos derechos de patente por aparatos que pueden calcularse en España y fabricarse por españoles, con material español.

Va a variar la estructura de la actual organización, desapareciendo el Centro de Vuelos sin Motor y substituyéndole un Instituto nacional. La colaboración del Estado a las Sociedades deportivas no será en metálico, sino en material de tipo *standard*. Propondrá la creación de vales de bautismo de aire, que se regalarán a las Sociedades de vuelo sin motor, cuyos poseedores podrán utilizarlos, bien en Madrid, en Barcelona o donde haya una entidad reconocida. Se propone también hacer multitud de pilotos C, aunque no realicen una cosa extraordinaria, pero que se hagan pilotos con motor de una gran finura, cosa que no sucede cuando el piloto desconoce el modo de utilizar las ascendencias, etc., y esto representa luego una economía al plantearse la formación de pilotos de motor.

Porque conocemos de antiguo a D. Ricardo Ruiz Ferry y sabemos de su competencia y entusiasmo por el deporte aeronáutico, estamos persuadidos que el nuevo Director de Aeronáutica civil realizará una obra eficiente y patriótica.



AIRE Y POLITICA

El eje de la política internacional cambia a medida de los descubrimientos geográficos o de los inventos científicos.

El viaje de Vasco de Gama y el de Cristóbal Colón modificaron la orientación de España e influyeron sobre los destinos de Europa.

El descubrimiento del vapor favoreció a las naciones ricas en carbón.

Más vasto aún y más terrible por sus repercusiones secretas y su potencia oculta es el del dominio del petróleo, nacido del descubrimiento del motor a explosión...

Hoy un nuevo factor de metamorfosis mundiales se agita en el aire y sobre la tierra: es el avión. Ha ocasionado ya perturbaciones en el curso secular del más importante de los problemas ingleses: el de la ruta de las Indias.

Hace veinticinco años, algunos pueblos se hubieran matado entre ellos por Aden o por el islote de Périm. Pero hoy el avión desdeña penetrar en la Arabia y cruza a través de la Mesopotamia y el golfo Pérsico, el antiguo camino hacia la India; mira indiferente a Aden, que dentro de algunos años estará acaso tan abandonado como Obock...

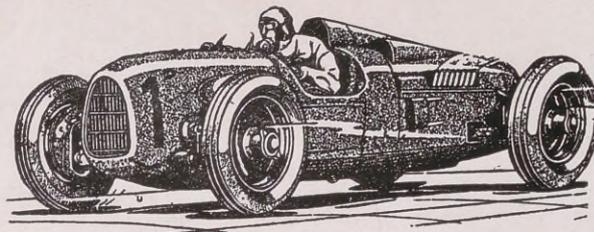
Mientras las vías férreas van en zig-zags, como la experiencia, el avión vuela derecho, como el pensamiento. La mar y los ríos, los vados y los montes han obligado a los pueblos a políticas tradicionales. El aire es libre; permite llevar a cabo todas las combinaciones; el trabajo de las Cancillerías comienza a depender del radio de acción, más o menos extendido, de tal o cual avión, es decir, de la capacidad de un depósito o de la potencia de un motor: la suerte de los Imperios se decide, pues, hoy en el banco de ensayo...

PAUL MORAND

D.

EL GRAN PREMIO DE TRIPOLI

VARZI (AUTO-UNION) BATE TODOS LOS RECORDS



VARZI (italiano), CARACCIOLA (alemán) y CHIRON (francés) alternan fraternalmente al margen de sus rudisimas batallas en los Circuitos automovilistas.

(Foto Carte.)

El Gran Premio de Trípoli ha inscripto en su "palmarés" la victoria de Achile Varzi y de "Auto-Union".

Von Stuck fué batido por cuatro segundos. El triunfo del corredor italiano se comentó diferentemente, pues si Stuck respetó las señales de rebajar la velocidad, por el contrario, Varzi siguió pisando fuerte, batiendo, incluso en la última vuelta, el record con 227 kilómetros, 385 de media horaria.

Para los que conocen a Varzi, la cosa es normal, pues el corredor de "Auto-Union" no ha tenido siempre más que una preocupación: terminar en vencedor.

Von Stuck tendrá la ocasión de tomar su desquite en el próximo Gran Premio de Túnez.

La carrera, que fué apasionante desde el principio hasta el fin, demostró una vez más la superioridad de los "Auto-Union", más rápidos que los "Mercedes" y que los 12 cilindros "Alfa-Romeo".

Si el coche de Rosemeyer no se hubiera incendiado, "Auto-Union" habría logrado, sin ninguna duda, los tres primeros puestos.

Los conductores de "Mercedes" marcharon muy bien, particularmente Chiron y Fagioli. Caracciola se mostró menos combativo que otras veces. Cuanto a Brauchitsch, tuvo que abandonar por habersele roto la bomba de la gasolina.

Hay que lamentar que Chiron tropezara con dificultades en el acelerador, pues de otro modo es seguro que hubiera figurado en un mejor puesto.

Consignemos asimismo la bella y corajuda carrera realizada por Nuvolari, que habría terminado probablemente entre los seis primeros, si al final de la carrera no le fallara la carburación en su "Alfa". Es un hombre admirable y una gran figura del automóvil. Había ya olvidado el terrible accidente, del que fué víctima dos días antes de la carrera y del que salió indemne milagrosamente.

Pintacuda, Tadini y Brivio hicieron asimismo una bella demostración. Etancelin y Sommer tuvieron poca suerte. Sommer marchaba muy bien cuando sufrió la rotura del puente trasero. Cuanto a Etancelin, se le rompió el recipiente.

La carrera, como es sabido, estaba espléndidamente dotada, de ahí que las inscripciones fueran muchas, excesivo el número de corredores inscriptos únicamente para cobrar las primas de salida, y que abandonaran en las primeras vueltas.

Hay que destacar la media realizada por Varzi, que fué netamente superior a la del año pasado, a pesar del viento violento que soplabá y, sobre todo, los numerosos reventones de neumáticos.

La magnífica jornada deportiva de Trípoli terminó con una brillante recepción en el Palacio Balbo.

Georges FRAICHARD

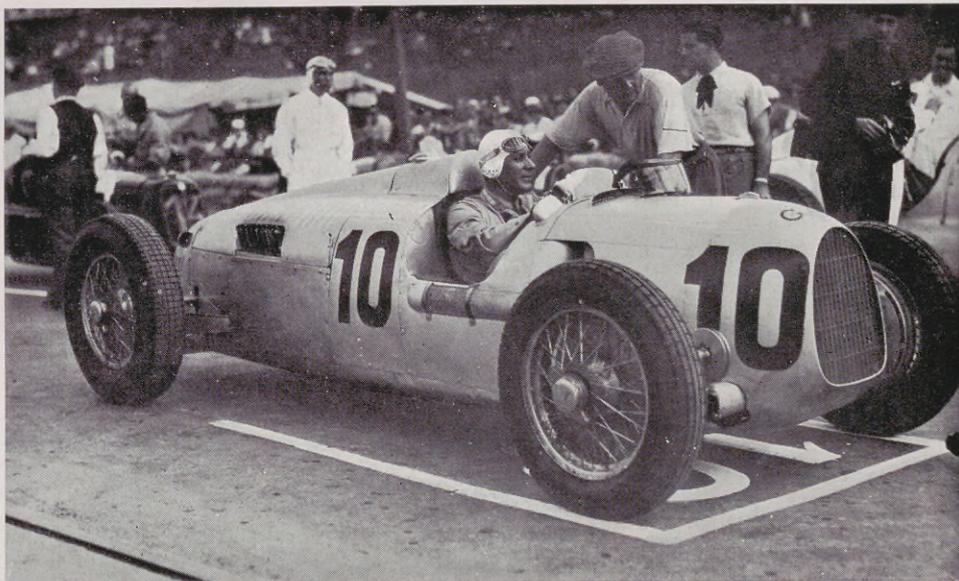
RESULTADO TECNICO

- 1.—Achile VARZI ("Auto-Union"), 524 kilómetros, en 2 horas, 31 minutos, 25 segundos 2/5. (Media horaria: 207 kilómetros, 603 (record).
- 2.—Hans Stuck ("Auto-Union"), 2 h. 31' 29" 4/5.
- 3.—Fagioli ("Mercedes-Benz"), 2 h. 33' 38" 3/5.
- 4.—Caracciola ("Mercedes-Benz"), 2 h. 34' 56" 2/5.
- 5.—Pintacuda ("Alfa-Romeo"), 2 h. 34' 53" 2/5.
- 6.—Tadini ("Alfa-Romeo").
- 7.—Brivio ("Alfa-Romeo").
- 8.—Nuvolari ("Alfa-Romeo").
- 9.—Chiron ("Mercedes-Benz").

Vuelta más rápida: Varzi, su última, a una velocidad media de 227 kilómetros, 385 a la hora (record).

RECORDS PRECEDENTES

De la prueba: Caracciola, a 197 kilómetros, 993 por hora.
De la vuelta: Caracciola, a 220 kilómetros, 167 por hora.



Hans Stuck, al volante de su bólido "Auto-Union" y con el pie sobre el acelerador, se dispone a tomar la salida...

(Foto Carte.)



ALTAS

En el primer trimestre del año actual han ingresado como asociados los siguientes señores:

De San Sebastián.—D. Román Iriarte, D. Enrique Zargüeta, D. Esteban Ferrer, D. José María Abascal, D. Francisco Cilveti, D. Juan Francisco Mintegui, D. José Antonio Elizalde, D. Félix Díaz Tolosana, D. Sebastián Goicoechea, D. Miguel Rivilla, D. José Ceberio, D. Luis Zulaica, D. Antonio de Zulueta, D. Emilio de Zulueta, D. Gregorio Altube, D. José Itarte, D. Marcelo Sarasola, D. Pedro José Irastorza, D. Mauricio Harriet, D. Germán Parra, D. José Luis de Bayo, D. Manuel Aguirregabiria, D. Felipe von Nagel, don Salvador Bravo, D.^a Guillermina Cariello, D. Antonio Luzuriaga, D. Antonio Zamarripa, D. Juan Pablo de Lojendio, D. Alberto Uranga, D. Enrique Uriarte, D. Fernando Carrasco, Sres. Ximénez y Compañía, D. Pedro Bardane, señores Hijos de M. Tello, D. Luis Echeverría, D. Justo Arrizabalaga, D. Joaquín Mintegui, Mr. Denys de Reynier, D. Luis Ochoa, D. Guillermo Múgica, D. José Mayor, D. Antonio Gorostiza, D. Andrés Olivares, D. Leandro Martín Santos, D. Juan Jiménez Zapatel, D. Salvador Gayarre Galbete.

De Eibar.—D. Víctor Sarasqueta.

De Hernani.—D. Gregorio Mendía y Ruiz de Arcaute, D.^a Carmen Ruiz de Arcaute y Sorarrain.

De Tolosa.—D. Gervasio Aramburu, D. Joaquín Labayen, D. José Andrés Olarreaga, D. José María Moraiz, D. Francisco M. Labayen.

De Pasajes de S. Pedro.—D. Bernardo Andonaegui, don Juan Velasco, D. Javier Andonaegui.

De Arechavaleta.—D. Ignacio Aguirregaviria.

De Pasajes.—D. Jacques Domergue.

De Irún.—D. Jesús Valdés, D. Francisco Elgorriaga.

De Vergara.—D. Faustino Fernández.

De Zarauz.—D. Luis de Silva.

De Alza.—D. Pedro Abancens, D. Vicente de Villota.

De Fuenterrabía.—D. Benito Eguren Goiri.

Total de asociados en 31 de marzo: 578.

CARNETS DE CONDUCIR

Con fecha 1.º de abril último se ha publicado en la *Gaceta de Madrid* el siguiente decreto de la Presidencia del Consejo de Ministros:

“Es propósito del Gobierno llevar a cabo con los debidos asesoramientos la revisión del vigente Código de la Circulación, dadas las dificultades que la aplicación ha presentado a causa de la complejidad de sus preceptos y por las dudas que al ser interpretado se originan; pero mientras esta revisión no se verifica, es de justicia modificar el apartado a) del artículo 298 en el sentido de que, sin merma de las garantías que para la seguridad de los autobuses de viajeros deben exigirse a los conductores, se facilite el canje de los carnets de conducción reduciendo a un mínimo los gastos que esta operación origina.

Aconseja también la citada modificación el hecho de que son muchos los conductores antiguos de gran experiencia, madurez y en perfectas condiciones físicas que por la forma en que está concebido dicho artículo ven considerablemente mermadas las posibilidades de la profesión a que vienen dedicándose, y que es su único medio de vida; esto aparte de que el mismo Código reconoce que serán respetados los derechos adquiridos.

En virtud de cuanto antecede, de acuerdo con el Consejo de Ministros y a propuesta de su Presidente,

Vengo en decretar lo siguiente:

El apartado a) del artículo 298 del Código de Circulación aprobado por decreto de 25 de septiembre de 1934 quedará modificado en la forma siguiente:

a) El canje de los actuales permisos de conducción por los nuevos que se crean por el presente Código es voluntario hasta 1.º de enero de 1940, y se hará contra presentación del actual, acompañado de dos fotografías del titular, sin que se precise la entrega de instancias a la Jefatura de Obras públicas correspondiente, mediante el pago de dos pesetas por la confección de la libreta, y libre de todo gasto.

Los canjes de los permisos de conducción se efectuarán con arreglo a las normas siguientes:

a) Los permisos de conducción de primera clase se canjearán por los nuevos de primera clase especial.

b) Los permisos de conducción de segunda clase se canjearán:

Primero. Los de segunda clase de primera categoría, por los nuevos de tercera clase.

Segundo. Los de segunda clase de segunda categoría y los de segunda clase de tercera categoría, por los nuevos de primera clase, siempre que el titular tenga cumplidos los veintitrés años; cuando esto no ocurra, se canjearán por los nuevos de segunda clase.

Tercero. Los poseedores de los permisos señalados en el apartado segundo que no tengan cumplidos veintitrés años podrán conducir toda clase de camiones de servicio particular, quedándose obligados, al cumplir dicha edad, a canjear sus permisos por los actuales de primera clase.

c) Los poseedores de permisos de conducción que con arreglo al apartado segundo anterior tengan derecho a entrar en posesión del permiso de primera clase necesitarán, para obtener el nuevo permiso de primera clase especial, sufrir el examen correspondiente que determina el artículo 272, en consonancia con el 274, de este Código, con el pago de la mitad de los derechos que señalan los artículos 279, segundo, y 274, séptimo, y libre de todo otro gasto.”

En las oficinas del Automóvil Club de Guipúzcoa se facilitará el canje de los carnets de conducir a todo asociado portador del carnet de segunda clase acompañado de dos fotografías.

SERVICIOS

Trípticos y carnets de paso de Aduanas (según tarifa). Permisos internacionales de conducir y circular.

Itinerarios para recorridos por España y Extranjero.

Suministros: neumáticos, aceites, accesorios, etc., con descuentos especiales.

Guías y mapas de carreteras, a precios especiales.

Informes para viajes por territorio nacional y extranjero.

Seguros: la Compañía “Omnia”, oficial del A. C. G., concede en sus pólizas condiciones especiales.

Circuito de Lasarte: asiento de tribuna gratuito y libre entrada de su auto en recinto reservado.

Encárgase gestionar todo lo concerniente a la matriculación de coches, cambios de propiedad, obtención de carnets de conducir, etc., etc.

Cuota mensual: *Cinco* pesetas.

LEMPCO

Rectificadoras de cilindros - Tornos para tambores - Esmeriladoras de pistones - Prensas eléctricas e hidráulicas de 30 y 60 toneladas - Esmeriladoras de zapatas de freno - Perforadoras en línea.

AGENTES PARA ESPAÑA
IMPORTADORA DE ACCESORIOS, Ltd.
BILBAO

Exija LEMPCO a su proveedor habitual.

GRAN TURISMO

Después de una emocional travesía del Sáhara en automóvil y de haber experimentado otras sensaciones vigorosas en visitas turísticas a lejanos países exóticos, nuestro distinguido amigo y colaborador Sr. Salas (V.), acompañado de su bella y gentilísima esposa, ha emprendido una nueva y sugestiva excursión a Persia.

Al simpático matrimonio donostiarra deseamos un felicísimo viaje por el país asiático y que su archivo turístico se vea enriquecido con nuevos documentos gráficos y literarios, en la seguridad que nos brindarán la ocasión de publicar en las próximas páginas de MOTORISMO GUIPUZCOANO una muestra interesante de aquéllos.

NUESTRO CIRCUITO

Un estimado colega donostiarra, *La Noticia*, preguntaba hace algunos días: "Y de nuestro Circuito. ¿qué?...". Y añadía: "Echamos de menos noticias. ¿Se hace algo, o no se hace? Habíamos quedado en que la carrera donostiarra está al margen de la política y las variaciones de ésta no pueden, no deben ponerla en peligro. Esperamos que la Diputación, el Ayuntamiento y el Gobierno darán facilidades. Y que se solicitarán pronto, para asegurar el éxito de la carrera más espectacular de Europa. A San Sebastián le hace mucha falta. En esto creemos que están conformes todos los autores."

Hasta aquí *La Noticia*, a cuyo crítico deportivo, en la brecha siempre—justo es reconocerlo con encomio—que se trata de estimular las grandes organizaciones donostiarras, como la del Circuito automovilista, queremos hacerle copartícipe de los informes que poseemos.

Helos aquí: con fecha 24 de octubre de 1935, es decir, al mes de verificado el XI Circuito, el Automóvil Club de Guipúzcoa dirigió al Ministerio de Obras públicas la habitual exposición de descargo—¡qué magnífico balance el del año pasado!—, unida a la solicitud para que en los presupuestos inmediatos fuera incluida también la subvención para el XII Circuito de San Sebastián. No hubo nuevos presupuestos, pues que fueron prorrogados los precedentes para el primer trimestre de 1936. El Automóvil Club de Guipúzcoa volvió a dirigirse, con fecha 3 de febrero, al aludido Ministerio para que la partida parcial correspondiente fuera respetada, a los fines susodichos. Y eso es todo. Silencio de aquel lado oficial y pasividad por el de aquí. ¿Hasta cuándo? Estamos completamente de acuerdo con el crítico de *La Noticia*: "A San Sebastián le hace mucha falta el Circuito." El Ayuntamiento y el C. A. T. deben pisar, pues, el acelerador de las gestiones, sin pérdida de tiempo, para que no llegemos tarde.

"CERTO. CERTÍSSIMO..."

La Scudería Ferrari, de Módena, en el "notiziario" de su revista oficial correspondiente al mes de abril último, dice lo siguiente:

"El Automóvil Club de Guipúzcoa, anual organizador del Gran Premio de España, desmiente los rumores que venían circulando, según los cuales la máxima carrera automovilista española iba a sufrir este año una interrupción; y afirma que la anual prueba se efectuará sobre el circuito de Lasarte el domingo 27 de septiembre, clausurándose con ésta la temporada de las grandes pruebas internacionales de 1936."

"Certo, certísimo", caros amigos de la Scudería Ferrari.

CIRCUITO DE MONTJUICH

En el circuito del Parque de Montjuich (Barcelona) se anuncia para el 7 de junio próximo el VII Gran Premio automovilista "Penya Rhin", bajo la fórmula internacional.

El recorrido será de 80 vueltas, con un total de 303 kilómetros.

Recordemos los resultados técnicos precedentes. El año pasado fué vencedor Fagioli ("Mercedes-Benz"), cubriendo los 265 kilómetros (70 vueltas) en 2 h. 27' 38", a 107 kms. 815 por hora.

La vuelta más rápida (oficiosa), Fagioli, Caracciola ("Mercedes-Benz") y Nuvolari ("Alfa Romeo") en 2' 02", a 111,855 kilómetros por hora.

Auguramos un nuevo y brillante éxito al VII Gran Premio "Penya Rhin".

A PROPOSITO...

En la prensa madrileña hemos leído, hace bastantes días, un breve y justo comentario alusivo al próximo Gran Premio automovilista de Barcelona, en el que se reflejaba el temor de los organizadores de que los Poderes públicos no respondieran con su ayuda económica en la medida que entraña la importancia de la gran prueba organizada por "Penya Rhin". Y el cronista deportivo de *La Voz* añadía: "En toda Europa los Gobiernos brindan un favor especial a la organización de las grandes pruebas automovilistas internacionales, por la repercusión que en las fuentes de riqueza del país—turismo, venta, fabricación—tienen aquéllas. En España sólo gozamos de dos demostraciones automovilistas de verdadera envergadura internacional que puedan aproximarnos a lo que en este sentido es ya clásico y privativo de unas afortunadas ciudades del continente: nos re-

ferimos al *Gran Premio de Lasarte* y a este otro de la Copa Automovilista Internacional de Barcelona que nos ocupa. Son de una naturaleza estas pruebas, que por su cuantioso capítulo de gastos no pueden salir exclusivamente de la economía particular de una entidad. Su publicidad, su éxito, redundan en beneficio, casi exclusivo, del país organizador. El señor Ministro de Obras públicas es persona de grandes concepciones modernas, condecorador de esa protección obligada por parte de los Gobiernos para estimular y hacer posible la organización de grandes pruebas deportivas, que son como el resumen de las posibilidades de adelanto y progreso de un país."

"Rienzi" ha dado certeramente en el clavo...

"MANUAL AUTOMOVILISTA"

Los editores donostiarras del *Manual Automovilista*—que no tienen ninguna vinculación con *Motorismo Guipuzcoano*—han tenido el acierto de reunir en un folleto bien presentado un sinnúmero de datos sumamente útiles para el automovilista, valorado con un magnífico plano de comunicaciones turísticas por carretera, obsequio de los acreditados talleres de Fotogramados Velasco.

Agradecemos el envío.

PARA LA OLIMPIADA

Para facilitar la entrada en Alemania a los automovilistas extranjeros que asistan a la próxima Olimpiada de Berlín, en agosto de 1936, las Aduanas de las fronteras entregarán a quienes lo soliciten verbalmente un "Certificado aduanero Olímpico" conforme a las siguientes disposiciones:

Primera. Tendrán derecho a este certificado únicamente los turistas extranjeros que pasen la frontera en un vehículo extranjero (automóvil, autobús, motocicleta, etc.) sin el certificado correspondiente (tríptico, carnet de pasajes), pero provistos de un pasaporte de viaje en regla. A viajeros que hayan sido multados por haber infringido las leyes sobre impuestos, las prohibiciones de importación o exportación o las disposiciones relativas a las divisas, o que sean sospechosos de tales infracciones, se les podrá denegar este certificado. La posesión de un carnet olímpico o de una tarjeta para visitar la Olimpiada no dará derecho a recibir este certificado fronterizo.

Segunda. Los certificados aduaneros olímpicos se extenderán únicamente del 25 de julio al 16 de agosto de 1936. La persona provista del certificado podrá entrar una vez en Alemania durante el tiempo citado y salir del país del 25 de julio al 15 de septiembre de 1936 sin ofrecer ninguna garantía por los derechos que hubieran tenido que pagarse por el vehículo en cuestión.

La Aduana revisará el vehículo y los respectivos documentos, extendiendo luego el citado certificado olímpico de acuerdo con dicha revisión. El viajero firmará la declaración de obligación en la copia del certificado.

El turista deberá pagar un marco por cada certificado a cualquiera de los funcionarios autorizados para ello. En el mismo certificado se hará constar que dicha suma ha sido pagada y recibida con arreglo a lo dispuesto por las leyes. En modo alguno podrá ser prolongado el plazo para volver a exportar el vehículo. El viajero, empero, podrá recurrir a cualquier Aduana (incluso a las del interior del país) solicitando el despacho de su automóvil, etc., conforme a los procedimientos normales, toda vez que no haya logrado salir del país dentro del plazo fijado en el certificado. En tal caso devolverá el certificado al recibir el tríptico o la garantía prestada.

La Aduana en la frontera está autorizada para prolongar el plazo de permanencia en Alemania cuando el interesado pueda comprobar, por un certificado oficial de cualquier autoridad competente (aduanera), que un accidente, una interrupción de tráfico, etc., lo han obligado a demorar el regreso.

La esencia contenida en el depósito principal del vehículo (automóvil, autobús, motocicleta) que entre en Alemania del 25 de julio al 16 de agosto estará libre de derechos, siempre que sirva para la alimentación directa del motor. La restricción de la exención de derechos sobre 20 litros quedará abolida por dicho tiempo para los vehículos citados.

EL GRAN PREMIO DEL A. C. DE FRANCIA

El Automóvil Club de Francia ha cerrado las inscripciones para el Gran Premio de coches de sport que organiza este año en sustitución de la fórmula de velocidad pura.

Las inscripciones de coches que ha recibido son las siguientes:

Grupo 1.º: Riley ("Riley"), 1 y 2; Bayerische ("Motoren Werken A. G."), 1 y 2; M. Aldington ("Frazer Nash B. M. W."); M. Gordini ("Simca Fiat"), 1, 2 y 3; M. Camerano ("Simca"); M. Fairfield ("Riley"); M. Trévoux ("Fiat"); M. Fairfield ("Riley"); M. Trévoux ("Riley"); M. Martin ("Simca Fiat"); M. Stanley Barnes ("Singer"); M. H. Ecoles ("Singer"); Marendaz ("Special Carl, Ltd."); Marendaz ("Special"); M. Polledry ("Alfa Romeo").

Grupo 2.º: S. A. Delahaye ("Delahaye"), 1 y 2; M. J. Menier ("Delahaye"); M. L. Villeneuve ("Delahaye"); M. Schell ("Delahaye"); X. ("Delahaye"); A. Talbot ("Talbot"), 1, 2 y 3; Conde de Villapadierna ("Alfa Romeo"); M. Heldè ("Delahaye"); M. Danniell ("Delahaye"); M. Cadot ("Talbot"); M. Le Bogue ("Delahaye"); Aut. Amílcar ("Amílcar"); M. M. Contet ("Amílcar"); F. Boudot ("Amílcar"); Scuderia Ferrari ("Alfa Romeo"), 1, 2 y 3; M. R. Brunet ("Delahaye"); M. Fortier ("Amílcar").

Grupo 3.º: M. Leòz ("Lagonda"); M. Colas ("Hudson"); M. Colas ("Hudson"); M. Colas ("Hudson"); M. Lehoux ("Lagonda").

Suman los inscriptos 44 coches.

PASOS A NIVEL

Sumamente interesante y práctico es el procedimiento presentado por el Ingeniero de Caminos de la República francesa, depositario judicial de las Compañías de Caminos de Hierro de la Provenza, monsieur Chauve,

para evitar los frecuentes accidentes que se registran en los pasos a nivel. Sabemos que los pasos a nivel son, en general, muy peligrosos para los usuarios de la carretera. Los automovilistas no pueden librarse de esta esclavitud sino a base de soluciones radicales, como las de los autostadas italianos y americanos.

Pero si esta supremacía de la vía férrea es muy natural en las grandes líneas de tráfico rápido e intenso, no ocurre lo mismo con las líneas de interés local, en las que, generalmente, transportan un reducido número de viajeros y tienen, si embargo, preferencia sobre un tráfico de carretera mucho más importante. En estos casos, es el rail quien debiera ceder su derecho a la carretera.

El proyecto del referido ingeniero es el siguiente:

A 200 metros delante de las barreras, en cada dirección, se colocan señales de detención absoluta mediante tableros rojo y blanco. Estas señales no pueden ser manejadas sino desde el mismo paso a nivel.

En tiempo normal están cerradas. Así, pues, cuando las barreras están abiertas, un tren que apareciese, sería perentoriamente invitado a detenerse. Cinco minutos antes de la hora reglamentaria de la llegada de un tren, el guardabarrera cierra el paso a nivel y en seguida abre la señal. Si un tren aparece en aquel momento, encuentra la vía libre.

Además, a los pasos a nivel se les dota de teléfono para que estén al corriente de los retardos de los trenes. De este modo, los guardabarreras no cierran la carretera sino cinco minutos antes de la llegada real del tren,

HIDROAVIONES TRANSATLANTICOS

Acaso para la fecha en que salga a la luz este primer número de MOTORISMO GUIPUZCOANO haya sido ya lanzado en Rochester (Inglaterra) el primer aparato de una nueva gran flota de hidroaviones comerciales. Unos días después, el monoplano gigante realizará el primer vuelo hacia Medway.

Este aparato transportará 24 pasajeros de día y 16 de noche en sus respectivas camas. En total, la carga será de unas cinco toneladas, de las cuales tres representarán la carga postal.

Tan pronto como se encuentre dispuesto para el servicio el primer aparato, bautizado *Canopus*, será enviado al Mediterráneo, donde su capacidad de carga es necesaria y de toda urgencia.

El segundo aparato, la *Caledonia*, efectuará vuelos de ensayo para el servicio regular transatlántico. La cantidad exacta de combustible necesaria para alimentar sus cuatro motores de 900 C. V. será determinada después de una serie de vuelos de gran envergadura sobre las aguas territoriales inglesas y, acaso, sobre alta mar, hasta Portugal y las Azores.

Una de esas pruebas de "consumo de combustible" estará constituida por un vuelo sin escala alrededor del litoral británico, o sea una distancia de 4.000 kilómetros, que el hidroavión deberá franquear en diecisiete horas, aproximadamente.

El tercer barco volante, denominado *Cavalier*, será embarcado en piezas con destino a América, para ser montado con vistas a un servicio entre Nueva York y las Bermudas.

LA GASOLINA SE VA A ENCARRECER

La Gaceta del 8 de mayo ha publicado el proyecto de ley aprobado modificando el tipo de gravamen del impuesto sobre las gasolinas y creando uno sobre el gas-oil y sus especialidades.

Según este decreto, se aumenta hasta 20 céntimos por litro, a partir de 1.º de junio próximo, el impuesto, a beneficio exclusivo del Estado, sobre la gasolina que expenda el Monopolio de Petróleos. El impuesto será aplicable a las mezclas de la gasolina.

Se establece, a partir de la misma fecha, 1.º de junio, un impuesto, a beneficio también exclusivo del Estado, de 10 céntimos por litro sobre el gas-oil y sus especialidades.

Traduciendo lo antedicho a cifras, resulta que el litro de gasolina costará, a partir de 1.º de junio, 0,86 pesetas, en vez de 0,76 pesetas, ya que en este último precio estaba incluida la mitad del impuesto a beneficio del Estado. Y el supercarburante se pagará a 1,01 pesetas, en lugar de 0,91 pesetas.

El Gobierno habrá tenido, naturalmente, sus motivos para decretar la elevación del impuesto sobre la gasolina; pero hemos de lamentar esta su decisión por lo que supone de freno para el turismo nacional—hoy el automóvil no es exclusivamente una prenda de lujo—y porque repercutirá notablemente en el costo de los transportes industriales: mercancías y viajeros.

SANCIONES Y MULTAS CONDONADAS

Un decreto del Ministerio de Obras públicas, de fecha 7 de mayo, ha modificado, e incluso anulado, otras disposiciones precedentes relativas al régimen del transporte por carretera y a la circulación por estas vías, hecho que equivale—dice el Ministro que lo suscribe—a un reconocimiento tácito de los errores contenidos en las normas modificadas o derogadas.

Y dispone lo siguiente:

1.º Se declaran condonadas todas las sanciones y multas impuestas como consecuencia de la aplicación del Reglamento de 22 de junio de 1929 y disposiciones complementarias, aclaratorias o modificativas del mismo, que no hayan sido hechas efectivas a la publicación de esta orden.

2.º Se declaran igualmente condonadas, en las mismas condiciones, las multas y sanciones impuestas por las Jefaturas de Obras públicas como consecuencia de la aplicación de los artículos del Código de la Circulación que se refieren al transporte por carretera y no a la circulación propiamente dicha, y de aquellos otros que han sido modificados recientemente.

3.º En razón a lo prevenido en los apartados anteriores, se procederá a archivar definitivamente los expedientes y recursos en tramitación.

4.º Sin perjuicio de que en lo sucesivo continúen las citadas Jefaturas tramitando las denuncias que se formulen con arreglo a las disposiciones vigentes, la Dirección general de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por carretera dictará una circular encaminada a conseguir la máxima eficacia y ejemplaridad de las sanciones que se impongan.

DILL



Interiores y tapones de válvula. - Manómetros de presión. - Válvulas y sus accesorios. - Válvulas de goma. Máquinas de vulcanizar. - Racores para aire.



¡Los manómetros de neumáticos más seguros del mundo!
TODO EL MECANISMO COMPLETAMENTE ENCERRADO



AGENTES PARA ESPAÑA:
IMPORTADORA DE ACCESORIOS, LTD.
BILBAO

Exija DILL a su proveedor habitual



Turismo en España

(Continuación de la página 6.)

mento, tal pueblo, esta o la otra belleza. Resulta un poco extraño y hasta vergonzoso que las guías y mapas más útiles que tenga España correspondan a ediciones extranjeras, como las de "Michelin", y... demos gracias a esa ya antigua y benemérita publicación.

—¿...?

—Es de gran necesidad que se facilite al turista la visita a los monumentos y demás lugares artísticos, con toda clase de seguridades, abonando incluso una módica cantidad, cosa mucho más práctica y cómoda que la propina; pero debe terminarse esa peregrinación para buscar las llaves de los monumentos y que en ocasiones quien las tiene no se halla en la localidad, defraudando al turista que a lo mejor ha hecho algunos kilómetros en interés de la visita fallida.

—¿...?

—En las carreteras generales pueden prestar un gran servicio al turista la colocación de unos carteles indicadores de los caminos o carreteras que conducen a tal o cual lugar turístico, porque muchos viajeros, al leer esos carteles, irían a esos sitios que constituyen las fuentes turísticas principales de España, y si no hay indicador alguno, quizá, aun deseando visitar esos parajes, no los pueda encontrar.

He aquí algunas de las muchas cosas que necesita el turismo en automóvil—nos dice don Diego Quiroga y Losada al cerrar esta página verbal de sus amores turísticos—; que nadie se ofenda; pero hoy día se requieren todas esas cosas para estimular el excursionismo por España.

S. D.

LOS MODELOS AMERICANOS DE 1937

POR JOSEPH GESCHELIN

Si pudiéramos mirar a los automóviles del próximo año de 1937 con la ayuda de un poderoso telescopio o de un cristal mágico, ¿qué veríamos y contemplaríamos?

Varias veces se nos ha hecho esta pregunta.

Aunque comprendemos que no es difícil discutir las tendencias modernas, cuando se presentan modelos nuevos, creemos que es hasta imprudente expresar opinión a muy larga distancia.

Sin embargo, apartando lo inesperado, parece factible el describir los modelos futuros en términos, por supuesto, muy generales.

La construcción de los modelos de 1937 se halla en estos momentos bien adelantada en los departamentos de ingeniería de las fábricas norteamericanas.

En efecto, la situación en algunas de estas fábricas podría muy bien expresarse en lo dicho por un preeminente ingeniero.

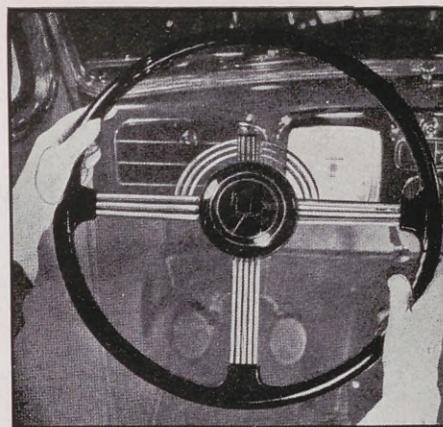
—Tengo que regresar, para

pensar en los modelos de 1937, porque estamos ahora trabajando activamente en los modelos de 1938.

Lo que más nos perturba es la falta de "rumores" acerca de nuevos automóviles.

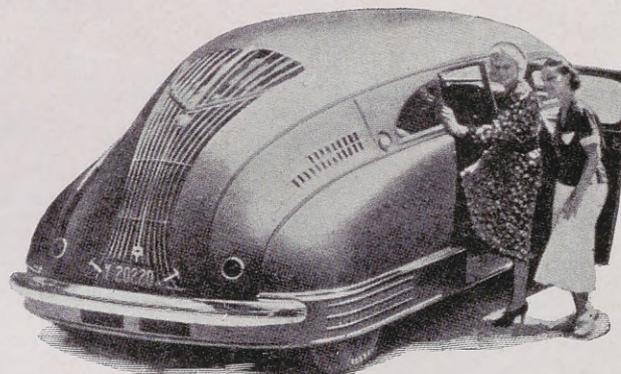
Nada de sensacional se rumorea, y esto puede significar mucho o poco. Por lo que hemos podido saber de ingenieros bien informados,

la tendencia general será muy similar a la presenciada en 1936, es decir, un programa racional de innovaciones y refinamientos, sin visos ni cosa alguna del radicalismo que se adelantaba como algo inevitable hace muy pocos meses. Muy buenas y lógicas razones justifican esta actitud. En primer lugar, la aceptación popular ha sido tan decidida, que para dar mayor estímulo a las ventas no hay necesidad



Volante de dirección de tres rayos, que permite vista despejada a los instrumentos en el tablero. Este tipo de volante de dirección es muy cómodo, pues no perturba la vista de los instrumentos; no importa en qué posición se encuentre.

de cambios radicales en estilo o en construcción. En segundo lugar, las grandes fábricas



Además de llevar el motor instalado atrás y un bastidor tubular, el nuevo Scarab de Stout, construido por Stout Laboratories de Detroit, ofrece otras diversas novedades interesantes. Las puertas se abren oprimiendo timbres eléctricos. Un capó postizo cubre el compartimiento delantero del neumático de recambio y rueda, en el cual va también el equipaje. La suspensión es similar a la del mecanismo de aterrizaje de un avión.

necesitan un poco de tiempo para demostrar y confirmar las virtudes de toda nueva construcción antes de anunciarla al público.

Por estas razones, en la opinión de muchos ingenieros, se esperan ciertos cambios radicales en los modelos de 1938, pero nada de extraordinario en este sentido en los modelos del próximo año.

No sería de extrañar que entre los nuevos productos de 1937 se encuentren por lo menos dos modelos de seis cilindros, de gran atracción, presentados por fabricantes independientes.

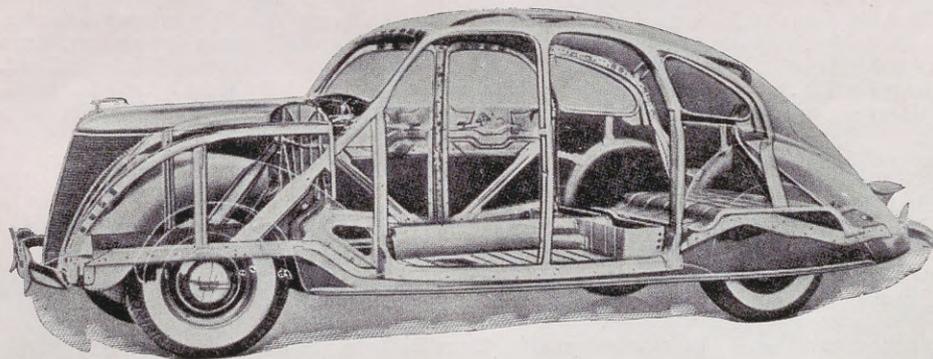
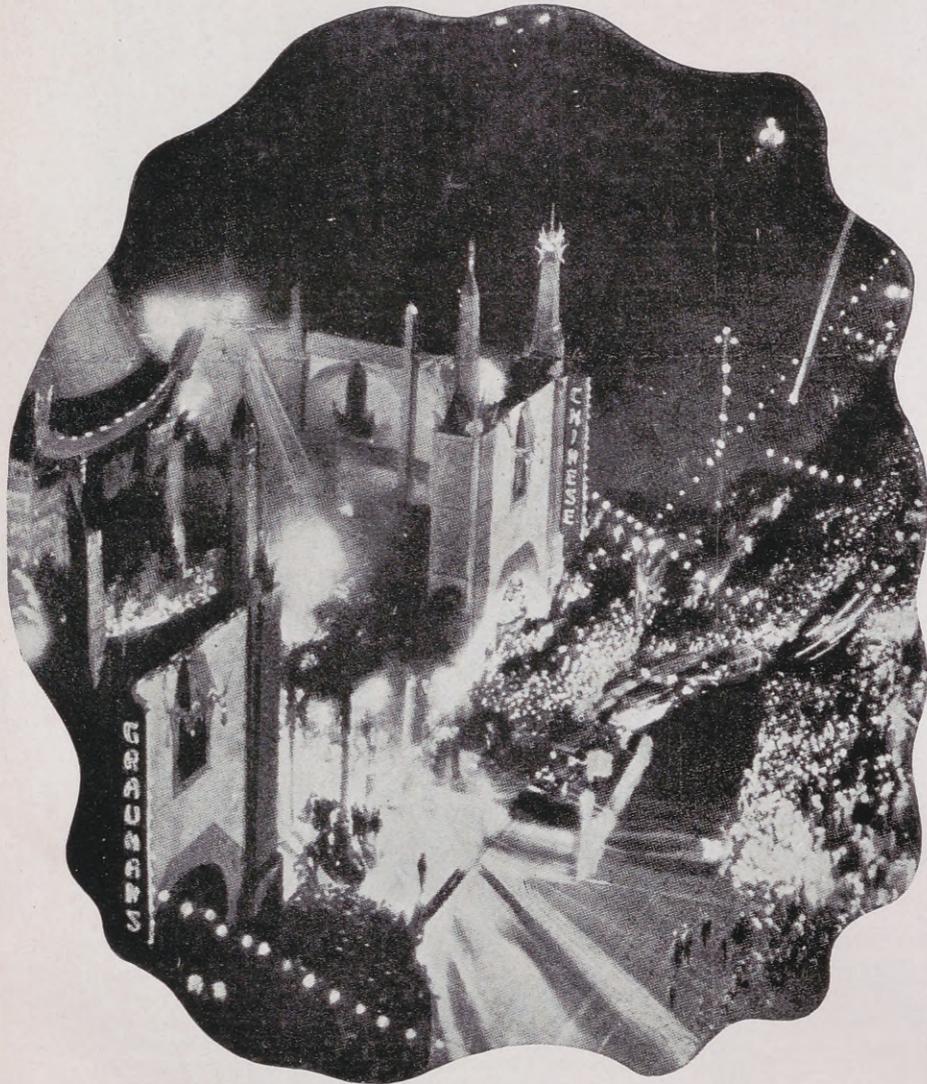


Diagrama de la construcción, enteramente de acero, del armazón de la carrocería del Zephyr de Lincoln. El esqueleto completo de la carrocería ocupa el lugar del bastidor corriente. Todas las piezas están unidas por soldadura, incluyendo las del piso. El techo de acero, los paneles laterales y los paneles traseros, lo mismo que el cubretablero, están unidos también por soldadura al armazón de la carrocería. Este tipo de esqueleto o bastidor ha despertado mucha atención entre los fabricantes de carrocerías, y se anticipa que similares construcciones se ofrecerán el próximo año por otros fabricantes.

HOLLYWOOD

POR

CARLOS VILLARREAL



Los estrenos de las películas en Hollywood constituyen verdaderos acontecimientos cinematográficos, organizándose funciones de gala en los teatros con la asistencia de las estrellas de la pantalla. Millares de personas asisten con entusiasmo a ver tal espectáculo.

La primera mentira de toda esa interminable serie que constituye la historia de Hollywood, se halla cronológicamente enclavada en el preciso momento que a la población se le dió el nombre que todo el mundo conoce. Realmente, Hollywood significa "bosque de acebos o acebal". Pero lo más curioso de todo es que en sus dominios jamás han crecido acebos, y, por tanto, nunca pudo verse un acebal.

Entonces, ¿por qué la población fué bautizada con ese nombre, o, lo que es lo mismo, acebal? Sencillamente, por algo que ha influido poderosamente en la historia de la humanidad: por capricho de una mujer. Se le antojó bautizarla así, y con ese nombre perdura. La que es hoy capital de Los Angeles, fué fundada en 1887, o sea hace cuarenta y nueve años.

Anterior a esa fecha, el terreno que ahora ocupan los estudios cinematográficos y la extensión urbana adyacente estaban plantados de higueras, albaricoqueros y otros árboles frutales. En el centro de lo que actualmente es lo mismo con respecto a la industria del cine, había una hermosa huerta, propiedad de Horace Henderson Wilcot y su esposa, Decida Beveridge. Este matrimonio, que a la sazón vivía en Los Angeles, procedía del Estado de Michigan.

Poco después de haber comprado aquella finca en los alrededores de la ciudad angélica, que entonces tenía veinticinco mil habitantes, mientras hoy pasan de doscientos mil, Mrs. Wilcot hizo un viaje, en el cual conoció a una dama acaudalada, que le manifestó su entusiasmo por una casa de campo que poseía, denominada Hollywood.

Este nombre se le quedó tan grabado en la memoria, que apenas regresó a Los Angeles se lo puso a la huerta que su esposo acababa de comprar. No se fijó si la región contenía siquiera un acebo (holly) que justificase aquel mote.

Sin embargo, su marido, que, como hombre, estimaba más la verdad y había observado que ni en sus frondosos dominios ni en toda California brotaba el más mínimo acebal, hizo traer dos acebos de Inglaterra y los plantó en su propiedad, cuidándolos con verdadero cariño.

Hasta 1911, Hollywood no era más que un pueblo tranquilo y apacible que contaba con tres o cuatro mil habitantes. Su descubrimiento para el cine se debe a Tom Ricketts, director y actor de películas cómicas, que entonces pertenecía a la Néstor Film Company, cuyos estudios se hallaban situados en Staten Island, cerca de Nueva York.

Cierto día del mes de octubre, cansado de esperar que se aclarase el cielo para continuar el rodaje de una película, se encaró con uno de los que financiaban dicha producción, a quien dijo:

—Con este clima no haremos nada. Hay que buscar otro mejor para seguir trabajando.

—Por mi parte, no hay inconveniente alguno. Haga lo que le convenga...

Y así fué como Tom Ricketts pudo encaminarse hacia el oeste, en busca de sol y nuevos paisajes. Con él iban los artistas de la compañía, cuyos nombres merecen figurar en la historia del cinema. Eran éstos: Harold Lockwood, Dorothy Daremport, Josphine Ditt, Rusell Basett y Eugene y Victoria Ford.

Llegaron a Los Angeles. El Pacífico se extendía a pocas millas de allí. Al fin, habían hallado un lugar bello, donde el dorado astro brillaba constantemente. Ya no faltaba sino fijar el sitio donde se levantaría el estudio.

Pronto el director salió de dudas, gracias a la presencia de un comisionista que le propuso:

—Mejor que en Hollywood, en ninguna parte.

—¿Dónde está Hollywood?

—A pocas millas de aquí. Es un pueblo tranquilo, de clima agradable y muy propio para hacer películas.

—¿Es cara la tierra?

—Al contrario, barata.

—Entonces, allí instalaremos el estudio.

Una vez en lo que hoy es Meca de la cinematografía, Tom Ricketts, tras mucho andar y ver, adquirió un terreno en la conjunción de las calles Gower y Sunset Avenue. A su estudio se agregó prontamente el de Jesse L. Lasky, que hacía esquina con las calles Vine y Selma. Allí, la compañía de este famoso productor, a quien tanto debe el séptimo arte, produjo su primera película, "The sgnairman", con Dustin Farnum de protagonista. De esto hace más de veintiún años.

Jesse L. Lasky fué seguido luego por otras empresas, y aquel pueblo insignificante y apacible se convirtió en lo que es ahora: una gran colmena humana, que hierve y se agita con celeridad mecánica. O, lo que es lo mismo: una gran fábrica de sueños, donde se rinde culto a la paradoja y todo es "bluff", maquinismo y contrastes.

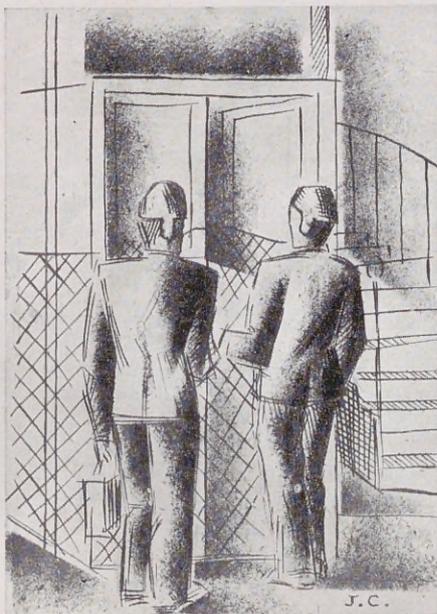


A LA CAZA DE PARASITOS

Raramente se les encuentra en París. Y no porque salgan pocas voces o una excesiva modestia les impulse a ocultarse de los curiosos. Ocurre que no se les reconoce ni al cruzarse con ellos en el camino. Llevan cada uno una simple caja herméticamente cerrada, de unas dimensiones casi similares a la de un fonógrafo portátil. Es el único distintivo de estos hombres que, en número de veinte en París, aseguran un servicio útil y minucioso entre todos: el servicio de la Policía de Ondas.

LAS DENUNCIAS

Existe, en efecto, en el Ministerio de Comunicaciones toda una organización que se preocupa únicamente de la caza—abierta durante todo el año—de los parásitos. Hace un año que se creó este servicio, y hoy funciona con pleno rendimiento. Cada día afluyen un número considerable de denuncias contra los parásitos. Algunos días después de recibida la queja, dos agentes provistos de sus aparatos se presentan en la casa del denunciante. Y comienza la busca de los ruidos molestos, metódicamente, con precisión, hasta lograr el resultado



apetecido, fruto a veces de una extraordinaria sutilidad.

Para los profanos, estos ruidos deplorables parecen rodeados de un misterio y se imaginan a los "cazadores" bajo la fantástica apariencia de nigromantes modernos. Y, sin embargo, no es del todo imposible seguir a los buscadores en sus andanzas y de averiguar los fundamentos de sus informaciones. Dos de estos "policías" me han permitido que les acompañe durante toda una mañana. Son jóvenes y tienen un acento simpático del "Midí".

Son próximamente las diez de la mañana, luce bien el sol, y entramos por la "rue" de los Bluets. Allí existe un inmueble, y en cualquiera de sus pisos, en los que hay instalaciones radiofónicas, al darle a la maneta del aparato parece que está infestado de espíritus retumbantes y malhumorados. Los vecinos habían lanzado un desesperado llamamiento a los P. T. T. Sentíamos la impresión de marchar en una expedición de salvamento.

Durante el trayecto, mis acompañantes iban haciendo sus cálculos hipotéticos:

—Sin duda se trata de una casa de hormigón provista de un ascensor, o cerca de un motor o de una instalación de alta frecuencia. Los generadores y los conductores de parásitos no cambian apenas.

Y así pude enterarme que París tiene zonas terribles. Los alrededores de las imprentas, los grandes periódicos, las fábricas de automóviles, son horribles para los aficionados a la radio. Es muy raro que una construcción de hormigón no acoja todos los parásitos del barrio. Un aparato unido a un radiador de calefacción central tiene todas las probabilidades de recoger las explosiones del combustible quemado en la bodega.

EN CASA DE UNA VICTIMA

Subimos al tercer piso de la casa número 17, "rue" de los Bluets, en la que habita Mme. Boulomier, a la que se le ha reservado la primera visita. La vecina saluda la llegada de mis acompañantes casi como un pueblo entusiasta aclamara a su príncipe tanto tiempo esperado.

—He aquí el aparato. Es terrible. Cruje y rechina.

El primero de estos "policías" examina tranquilamente la instalación.

—Señora—le dice—, esta instalación es mala. Está empalmada sobre el ra-

diador. El hilo sigue la columna de la electricidad. Este hilo está desnudo. Muy malo, muy malo.

Mientras que Mme. Boulomier defiende apasionadamente su instalación, el segundo de los "policías" me sopla a la oreja:

—Primera operación: crítica del puesto radiofónico protestante.

Al mismo tiempo abre la más pequeña de las cajas, que encierra todo un aparato destinado a descubrir los parásitos. Pone en comunicación con el aparato de radio, da vueltas a una maneta, se coloca un casco portátil. Determina, sobre un cuadrante, las longitudes de ondas más perturbadas. Esto dura apenas un instante. Se quita el casco y anota sobre una hoja (la primera del "dossier" de Mme. Boulomier) una cifra. Ahora vamos a buscar los generadores.

SOBRE LA PISTA

Abandonamos el piso de Mme. Boulomier, un poco extrañada y algo inquieta ante una conclusión que le parece vagamente insuficiente.

Es ahora, sin embargo, cuando comienza la verdadera busca. Hay que dar con lo que engendra estos parásitos. Con los cascos puestos, mis acompañantes se dirigen con autoridad hacia el ascensor.

—Seguramente estará ahí.



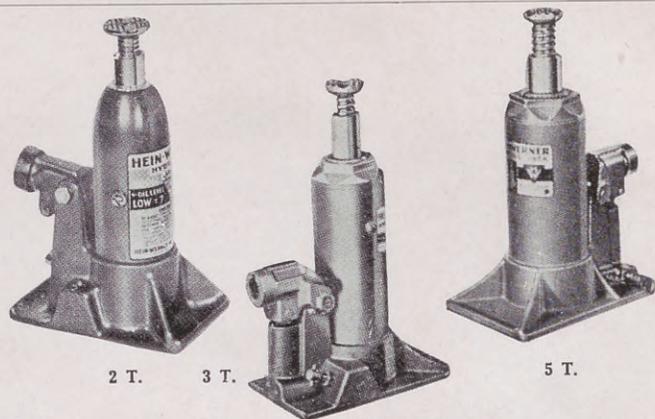


SOCIEDAD IBERICA DE
CONSTRUCCIONES ELECTRICAS

CAPITAL 20.000.000 DE PESETAS

RADIO - REFRIGERACION - ELEC-
TROMEDICINA - APARATOS DE
CINE SONORO - LAMPARAS

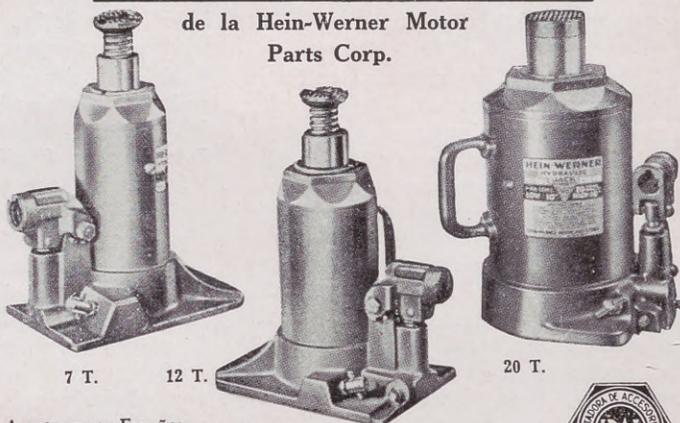
Alameda de Urquijo, 12. - Teléfono 11169
DELEGACION DEL NORTE Y ASTURIAS



GATOS HIDRAULICOS

HEIN-WERNER

de la Hein-Werner Motor
Parts Corp.



Agentes para España:
IMPORTADORA DE ACCESORIOS, LTD.
Exija HEIN-WERNER a su proveedor habitual **BILBAO**



Se hace funcionar. El aparato registra. Un ruido sordo, insoportable, llega a los oídos.

—Pero esto no es todo—me dicen—. Aunque es el manantial de los ruidos. Busquemos.

Y he aquí a los dos hombres examinando las canalizaciones del gas, yendo y viniendo, guiándose del sonido. De tiempo en tiempo, uno de ellos toma notas. También nosotros exploramos, a una marcha singular, toda la casa, y nos encontramos de golpe en la calle.

—Debe haber seguramente otras fuentes más lejanas—ha declarado el agente que tiene fijos los ojos sobre el cuadrante.

CONTINUA LA INSPECCION

Y ya en la calle, la inspección continúa, lenta, escrupulosa, y nos conduce directamente hacia un garaje vecino, cuya bomba funciona defectuosamente. El expediente aumenta de cuarto en cuarto de hora, y cuenta ya con tres grandes páginas cuando nos detenemos, en fin, al borde de la acera.

—Y ahora ¿qué van a hacer ustedes?

—Ahora, nada, sino transmitir nuestras notas. Los propietarios de los aparatos emisores de ruidos parasitarios recibirán dentro de algunos días una comunicación, exigiéndoles de proveerse, en un plazo de ocho días, de instalaciones antiparasitarias. Expirado el plazo, volveremos a revisar.

—Y entonces ¿volverán ustedes a comenzar la inspección?

—Sí, pero más simplificada, por el hecho que ya conocemos la procedencia de los ruidos. Y solamente si los propietarios no han ejecutado las rectificaciones ordenadas habremos de servirnos de nuestro segundo aparato.

CAZADORES DE VERDAD

En efecto, esta segunda caja rectangular no ha sido aún utilizada. Es el aparato que mide los ruidos parasitarios. Los inspectores toman la cifra exacta de las perturbaciones y la transmiten con su informe al tribunal que ordenará al delincuente a que desaparezcan estos parásitos, a fuerza de multas que pueden

oscilar desde 300 francos hasta sumas astronómicas.

—Pero, de ordinario, ¿se ejecutan?

—De ordinario, los reclamantes nos acogen con los brazos abiertos. Los responsables de los parásitos, con un poco menos de alegría, naturalmente. Pero, en conjunto, el público comprende toda la importancia, en su propio interés, de nuestro trabajo, y se esfuerza en ayudarnos. Esta comprensión dimana del conocimiento de nuestro servicio. Cada sección tiene sus agentes: dos, tres y hasta cuatro. Cada uno, todas las semanas, envía un informe de su trabajo. Una oficina directora confronta los resultados y saca las conclusiones generales de nuestros esfuerzos particulares. En este dominio, aún poco explorado, a cada uno nos anima el espíritu de colaborar a un progreso indefinido.

Así, pues, nos dicen con una alegre sonrisa al despedirnos de nuestros acompañantes, ser cazadores de parásitos como nosotros, es ser casi cazadores de verdad.

George SINCLAIR



FABRICA DE MUELLES DE BALLESTA Y DE ESPIRAL PARA AUTOMOVILES, CAMIONES,
VAGONES Y AVIACION. - RESORTES ESPIRALES PARA DIVERSAS APLICACIONES

ROJO, ZALDUA Y C.ª, LTDA.

Teléfono 274

ZUMARRAGA

BANCO CENTRAL

Capital autorizado Ptas. 200.000.000
— desembolsado — 60.000.020
Reservas — 23.269.668

SUCURSALES EN
GUIPUZCOA

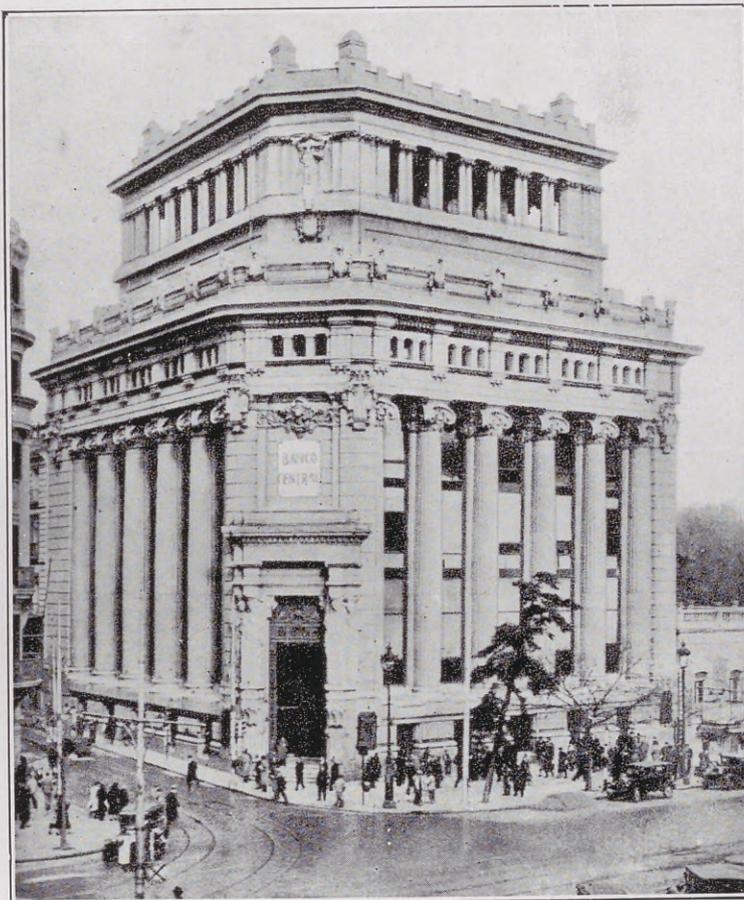
SAN SEBASTIAN

Avda. de la Libertad, 22
Teléfonos 11133 y 12546

PASAJES DE
SAN PEDRO

(Trincherpe)
Teléfono núm. 5.288

Dirección telegráfica:
"CENTROBAN"



AGENCIAS URBANAS
EN MADRID DEL
BANCO CENTRAL

- Núm. 1:
Goya, 89.
- Núm. 2:
Tetuán de las Victorias.
- Núm. 3:
Toledo, 54.
- Núm. 4:
Alberto Aguilera.
- Núm. 5:
Plaza de Lavapiés.
- Núm. 6:
General Ricardos, 53.
- Núm. 7:
Paseo de las Delicias, 121.
- Núm. 8:
López de Hoyos, 103
(Prosperidad).
- Núm. 9:
Plaza de Olavide.
- Núm. 10:
Paseo de Extremadura.
- Núm. 11:
Calle del Capitán Sa-
lazar Martínez.
(Mercado de Pescados)
- Núm. 12:
Puente de Vallecas.
- Núm. 13:
Corredera Baja.
- Núm. 14:
Ventas.

DOMICILIO SOCIAL:
ALCALA, 51. - MADRID
(EDIFICIO DE SU PROPIEDAD)

156 SUCURSALES EN ESPAÑA

CAJA DE AHORROS

HUCHAS PARA EL AHORRO A DOMICILIO

Como Banco de primer orden, el BANCO CENTRAL realiza todas las operaciones propias de los mismos, atendiendo especialmente las siguientes:

GIROS, TRANSFERENCIAS, CARTAS DE CREDITO, APERTURA DE CREDITOS EN EL EXTRANJERO, ETC.
DESCUENTO Y COBRO DE LETRAS COMERCIALES.

COMPRA, VENTA Y DEPOSITOS DE VALORES, COBRO DE CUPONES Y TITULOS AMORTIZADOS, ETC.
OPERACIONES DE CREDITO CON GARANTIA PERSONAL Y DE VALORES.

IMPOSICIONES ANUALES. - CAJA DE AHORROS. - CUENTAS CORRIENTES.

CAJAS DE ALQUILER - Ofrecemos igualmente el servicio de nuestras Cajas de Alquiler, instaladas con los mejores perfeccionamientos de seguridad.

CORRESPONSAL EXCLUSIVO EN ESPAÑA DEL BANCO ESPAÑOL DEL RIO DE LA PLATA.

Filial: BANCO DE BADALONA. Banco asociado: BANCO HISPANO COLONIAL.



Y... si vas a Bilbao
no dejes de comprar Bombones y
Caramelos de Asun.

ARENAL, 1
(PLAZA ARRIAGA)

CARROCERIAS
"BRIZ"

CARLOS BRIZ

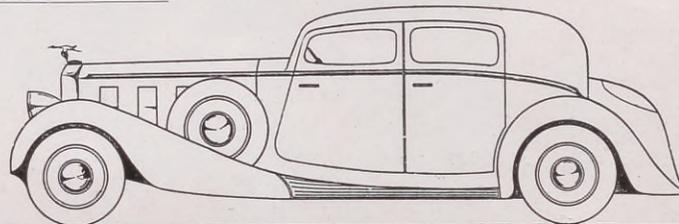
CONSTRUCCION

PINTURA

GUARNECIDO

USANDIZAGA, 17

TELEFONO 1-30-58



CARROCERIAS "BRIZ" SAN SEBASTIAN

EN EL CAMPO



NIETOS
DE
ANTONIO
ELOSEGUI

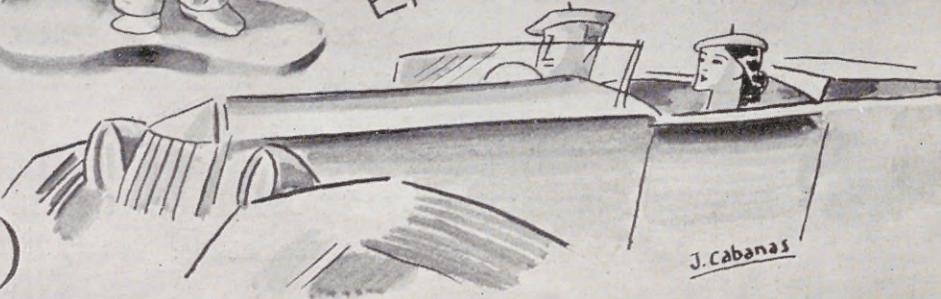
SIEMPRE
BOINAS
EN EL DEPORTE



ELOSEGUI

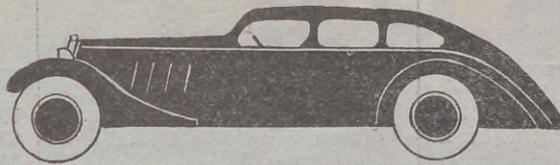
EN VIAJE

ToLOSA
(GUIDUZCOA)



J. Cabanas

VEHICULOS CON
MOTOR MECANICO
INSCRIPTOS EN
GUIPUZCOA



ENERO, FEBRERO
Y MARZO DE 1936

MES DE ENERO DE 1936

N.º matrícula	H. P.	NOMBRE DEL PROPIETARIO	DOMICILIO	MARCA DEL COCHE	Forma del coche
9922	21	Agencia Odriozola, S. L.	S. S.-Ronda, 2	Fordson	Tractor.
9923	8	José Antonio Elizalde	S. S.-Avenida, 3	Adler	Turismo.
9924	15	Luis Romero	S. S.-Villa Consuelo, Enea	Opel	Idem.
9925	25	Justo Azcona	S. S.-Centenario, 6	Internacional	Camión.
9926	14	Lorenzo Roca	S. S.-Nueva, 3	Mercedes-Benz	Turismo.
9927	8	Román Iriarte	S. S.-Pl. Guipúzcoa, 9	Fiat	Idem.
9928	9	Gabriel Errandonea	Irún.-Paseo Colón, 18	Opel	Camioneta.
9929	23	Hijos de Lacasa Ipies	Jaca	Sterling	Camión.
9930	13	Ramón Ohlsson	S. S.-Pl. Vasconia, 1	Fiat	Turismo.
9931	13	Francisco Bergereche	Irún.-Paseo Colón, 88	Idem	Idem.
9932	9	Papelera Elduayen	Tolosa	Austin	Idem.
9933	11	Juan de la Mata	S. S.-General Echagüe, 4	Adler	Idem.
9934	24	José Antonio Artola	S. S.-Usandizaga, 18	Krupp	Camión.
9935	21	Francisco Artola	Hernani.-Fundiciones Norte	Chevrolet	Idem.
9936	9	Gabriel Coca	S. S.-Atocha, O.	Hillman	Turismo.
9937	21	Sociedad Cultural Guipuzcoana	S. S.-Miraconcha	Dodge	Autobús.
9938	8	Manuel Ezponda	Lecumberri (Nav.)	Ford	Turismo.
9939	11	Francisco Garmendia	Villafranca	Renault	Camión.
9940	28	Mauricio Harriet	S. S.-Pl. Vasconia, 1	Buick	Turismo.
9941	8	Joaquín Labayen	Tolosa	Adler	Idem.
9942	18	Rafael Echeverría	Irún	Dover	Camioneta.
9943	9	Enrique de la Riva	S. S.-Garibay, 1	Hillman	Turismo.
9944	8	Cándido Arocena	Zarauz	Fiat	Idem.
9945	27	Fausto Gaizterro	S. S.-Bidebieta	Hudson	Idem.
9946	8	Isidoro Ruiz	S. S.-Euskal Erria, 12	Fiat	Idem.
9947	14	Enrique Aguirreche	S. S.-Iztueta, 3	Renault	Idem.
9948	10	Julio Albea	S. S.-Matia, 6	Opel	Idem.
9949	21	Dionisio Arrechea	Narvarte (Nav.)	Autoplano	Idem.
9950	13	Manuel Quemada	S. S.-Elcano, 10	Peugeot	Idem.
9951	22	Amelio Suso	Alava.-Maestu	G. M. C.	Camión.
9952	8	Blas Ripollés	S. S.-Alfonso VIII, 6	Adler	Turismo.
9953	10	Federico Aguirre	S. S.-San Marcial, 13	Peugeot	Camioneta.
9954	10	Pascual Marín	S. S.-Garibay, 22	Opel	Turismo.
9955	8	Germán Parra	S. S.-Usandizaga, 3	Fiat	Idem.
9956	8	Josefa Sáinz de Rozas	S. S.-Av. Amilibia, 1	Adler	Idem.
9957	10	José María Moraiz	Tolosa	Opel	Idem.
9958	25	Señores Manterola y Saura	Irún	Ford	Camión.
9959	25	José Luis Londaiz	S. S.-Zubieta, 30	Idem	Turismo.
9960	18	Victorio Luzuriaga	S. S.-Villa María	Autoplano	Idem.
9961	21	Adolfo A. Bauerle	S. S.-Pl. Arenal, 1	Idem	Idem.

MES DE FEBRERO DE 1936

N.º matrícula	H. P.	NOMBRE DEL PROPIETARIO	DOMICILIO	MARCA DEL COCHE	Forma del coche
9962	13	Emilio Hunolt	Tolosa	Fiat	Turismo.
9963	25	C.ª Tranvía San Sebastián	S. S.-Ategorrieta	Magirus	Autobús.
9964	8	Antonio Echeto	S. S.-Prim, 19	Adler	Turismo.
9965	25	José A. Idiáquez y Jesús Osinalde	Tolosa	G. M. C.	Camión.
9966	25	José Javier Lizasoain	S. S.-Fuenterrabía, A.	Ford	Turismo.
9967	11	Gabriel Coca	S. S.-Usandizaga, 12	Peugeot	Furgón.
9968	1	Marino Urrutia	Fuenterrabía	Alcyon	Motocicleta
9969	22	Ignacio Gorrochategui	Beasain	Internacional	Camión.
9970	22	Félix Alfaro	S. S.-Birmingham, H.	Idem	Idem.
9971	24	Miguel Matilla	Rentería	Federal	Idem.
9972	11	Alberto Uranga	S. S.-Soraluce, 1	Renault	Turismo
9973	10	Federico Aguirre	S. S.-San Marcial, 13	Peugeot	Camión.
9974	21	Esteban Izaguirre	Ibarra	Chevrolet	Idem.
9975	25	José Moleda	Andoain	Ford	Turismo.
9976	9	Florentino Campillo	S. S.-Fuenterrabía, 15	Hillman	Idem.
9977	22	Enrique Bengoechea	S. S.-Oquendo, 10	R. E. O.	Autocar.
9978	3	Juan Insausti	S. S.-San Jerónimo, 20	A. J. S.	Motocicleta.
9979	7	Justo Urtiaga	S. S.-Villa Italia	Harley-Davidson	Idem.

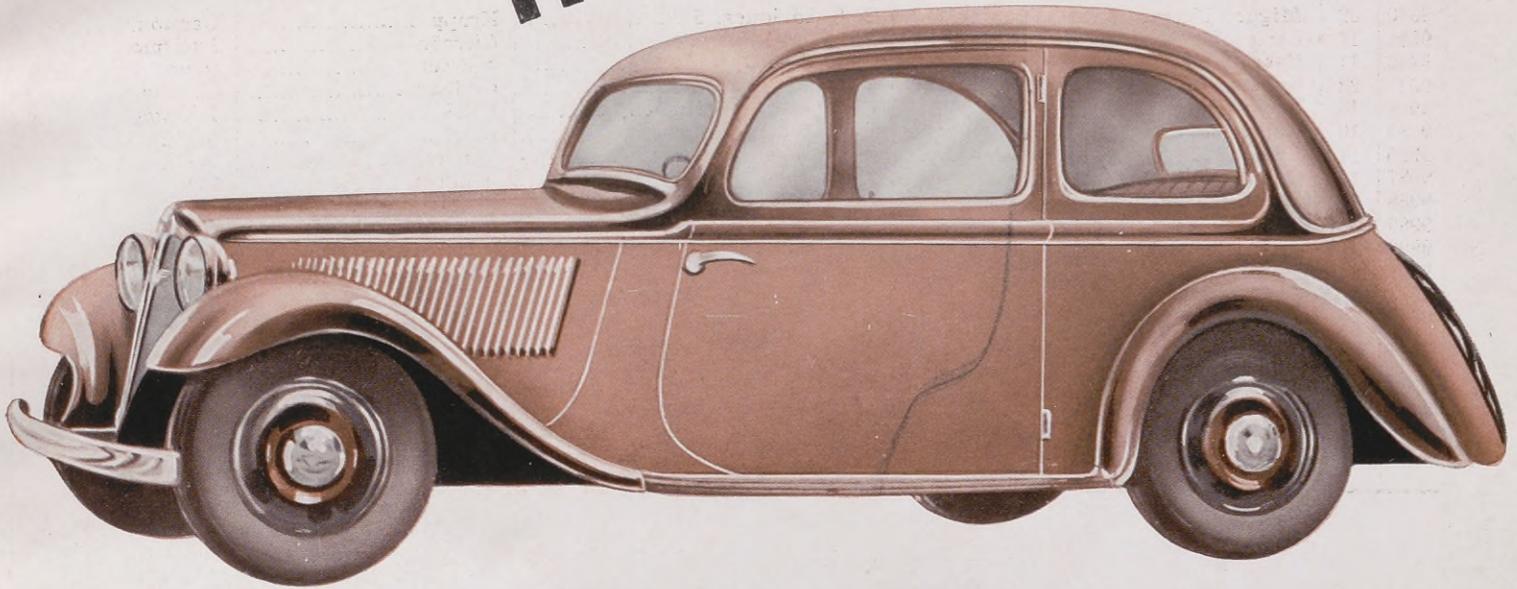
N.º matrícula	H. P.	NOMBRE DEL PROPIETARIO	DOMICILIO	MARCA DEL COCHE	Forma del coche
9980	32	Miguel Urreta	S. S.-Idiáquez, 5	Krupp	Camión.
9981	11	Carlos Loidi	Vergara	Citroën	Turismo.
9982	11	Cecilio Imaz	S. S.-Elcano, 5	Morris	Idem.
9983	23	Constantino Goyeneche	Vera	Dodge	Camión.
9984	10	Laboa y Compañía	S. S.-Pl. Constitución, 6	Opel	Turismo.
9985	10	Guillermina Cariello	S. S.-Aldamar, 6	Idem	Idem.
9986	11	Celso Vázquez	S. S.-Paseo Colón, 6	Renault	Idem.
9987	13	Celestino Ferrer	S. S.-Prim, 39	Peugeot	Idem.
9988	21	Domingo Iriondo	Elgóibar	Chevrolet	Camión.
9989	38	S. E. de Ferrocarriles y Tranvías	S. S.-Peñaflorida, 6	Aclo	Omnibus.
9990	22	José Ignacio Setién	Hernani	Internacional	Camión.
9991	25	Vicente Alonso	S. S.-Pinares, 7	Ford	Turismo.
9992	25	Landa e Imaz	S. S.-Larramendi, 7	Idem	Camión.
9993	25	Mauricio Harriet	S. S.-Pl. Vasconia, 1	Idem	Turismo.
9994	11	Angel Domínguez	Irún	Renault	Idem.
9995	12	José Izaguirre	Zumárraga	Peugeot	Camión.
9996	25	Instituto Provincial de Higiene	San Sebastián	Ford	Ambulancia.
9997	27	Guillermo Geese	S. S.-Av. de la Libertad, 23	Hudson	Turismo.
9998	10	Cecilio Guezala	Rentería	Peugeot	Camión.
9999	13	José Ignacio Iriarte	S. S.-Aldamar, 24	Idem	Turismo.

MES DE MARZO DE 1936

N.º matrícula	H. P.	NOMBRE DEL PROPIETARIO	DOMICILIO	MARCA DEL COCHE	Forma del coche
10000	9	Moraiz y Salaverría	Ribar	Ford	Turismo.
10001	11	José Luis González Pintado	S. S.-Prim, 3	Adler	Idem.
10002	15	Pedro Bergareche	Irún	Opel	Idem.
10003	21	José Garayalde	Hernani	Chevrolet	Camión.
10004	11	Chocolate Suchard	S. S.-Barrio Ibaeta	Renault	Idem.
10005		Miguel Aguirreurreta	Anzuola	Peugeot	Idem.
10006		Roberto Yarzabal	Alza	Idem	Idem.
10007	21	Oyarzábal y Usabiaga	S. S.-M. Imaz, 10	Chevrolet	Idem.
10008	24	José Sarasola	Lazcano	Diamont	Autobús.
10009	9	Ignacio Londaiz	S. S.-Villa Eguzki-alde	Austin	Turismo.
10010	21	Victoriano Solano	S. S.-F. Gascue, 2	Plimouth	Idem.
10011	10	Martín Zulueta	Pasajes	Opel	Idem.
10012	8	José Luis Recarte	Irún	Adler	Idem.
10013	22	José M.º Olaciregui	Oyarzun	Internacional	Autobús.
10014	15	General Motors Peninsular	Barcelona	Opel	Turismo.
10015	8	Fermín Urchueguía Múgica	Pasajes	Fiat	Idem.
10016	25	Olaizola y Eneterreaga	S. S.-Usandizaga, 29	Ford	Camión.
10017	24	Viuda de A. Fernández e Hijo	Irún	Renault	Turismo.
10018	11	Antonio San Fernando	S. S.-San Bartolomé, 32	Idem	Idem.
10019	8	Carlos Pardo Manuel de Villera	S. S.-Villa Ituritxo	Adler	Idem.
10020	24	Román Argote	Pasajes San Pedro	G. M. C.	Camión.
10021	14	Salustiano Cariñanos	Eibar	Renault	Idem.
10022	8	Juan Gaertner	S. S.-Pl. Centenario, 6	Adler	Turismo.
10023	11	Nicolás Albisua	Zumárraga	Peugeot	Camión.
10024	12	Ayuntamiento	San Sebastián	Idem	Idem.
10025	8	Antonio Iturriagagoitia	S. S.-Elcano, 2	Adler	Turismo.
10026	49	Hijos de A. Zugasti	Irún	Bussing	Camión.
10027	21	Venancio de Genua	S. S.-Larramendi, 1	Hispano-Suiza	Turismo.
10028	15	General Motors Peninsular	Barcelona	Opel	Idem.
10029	11	Antonio Sánchez Mozo	Astigarraga	Adler	Idem.
10030	22	Francisco Erdocia	S. S.-Campanario, 5	Internacional	Camión.
10031	2	Domingo Mocoroa	Tolosa	A. J. S.	Motocicleta.
10032	14	Torcuato Fernández Muñoz	S. S.-Hernani, 4	Renault	Turismo.
10033	11	Manuel Urteaga	Villafranca de Oria	Idem	Idem.
10034	19	Arcadio Roviralta	S. S.-Paseo Colón, 8	Opel	Idem.
10035	9	Andrés Bengoechea	Rentería	Hillman	Idem.
10036	8	Rafael Galarraga	Motrico	Adler	Idem.
10037	24	Olaverría y Villanueva	S. S.-Aldaconeá, 14	Federal	Camión.
10038	23	Cooperativa de C. de la C. S. C.	Irún	Sterling	Idem.
10039	9	Eduardo Amezarri Ugalde	Santander	Ford	Turismo.
10040	9	José María Balmaseda	S. S.-Fuenterrabía, A	Hillman	Idem.
10041	15	Basilisa Urbistondo	S. S.-Av. de la Libertad, 20	Wanderer	Idem.



HANOMAG



9 - 11 - 16 H. P.

PRODUCTO IMPECABLE DE LA ALTA INDUSTRIA ALEMANA
CON CARACTERISTICAS DE COCHE DE GRAN LUJO

- FRENOS HIDRAULICOS
- CARROCERIAS DE ACERO
- ENGRASE AUTOMATICO DEL CHASSIS
- AMPLIO ESPACIO INTERIOR
- CUATRO MARCHAS, ETC.



FRANCISCO JORNET GORRITI
CHURRUCA, 2 SAN SEBASTIAN

DISTRIBUIDO POR

S. E. I. D. A., S. A.