



El sueño de todo automovilista

Firestone-Hispania S. A.

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

M A D R I D	BARCELONA	SEVILLA	VALENCIA	LA CORUNA	DEP. DE MURCIA
GENERAL PARDINAS, 50	CLARIS, 9-2	SAN PABLO, 35-41	COLON, 15	JUANA DE VEGA, 56-60	P. BELLUGA, 3
TELÉFONO 51724	TELÉFONOS 80123-23	TELÉFONO 26332	TELÉFONO 10567	TELÉFONO 2940	TELÉFONO 1123

RIVADENEYRA, S. A.—MADRID

Motorismo Guipuzcoano



JULIO 1936. NUM. 2

AUTOMOVILISMO
 MOTOCICLISMO
 AVIACION
 TURISMO
 CAMPING
 RADIO
 CINE

MERCEDES - BENZ

DISTRIBUIDOR PARA ESPAÑA:
 AUTOMOVILES
 FERNANDEZ, S. A.
 Balmes, 155 - 157. - BARCELONA

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

GUIPUZCOA:
 JAVIER COLMENARES
 Ramón M.ª Lili, 2. - SAN SEBASTIAN

MAGAZINE BIMESTRAL
 PTS.
 40 páginas 1,50



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

A

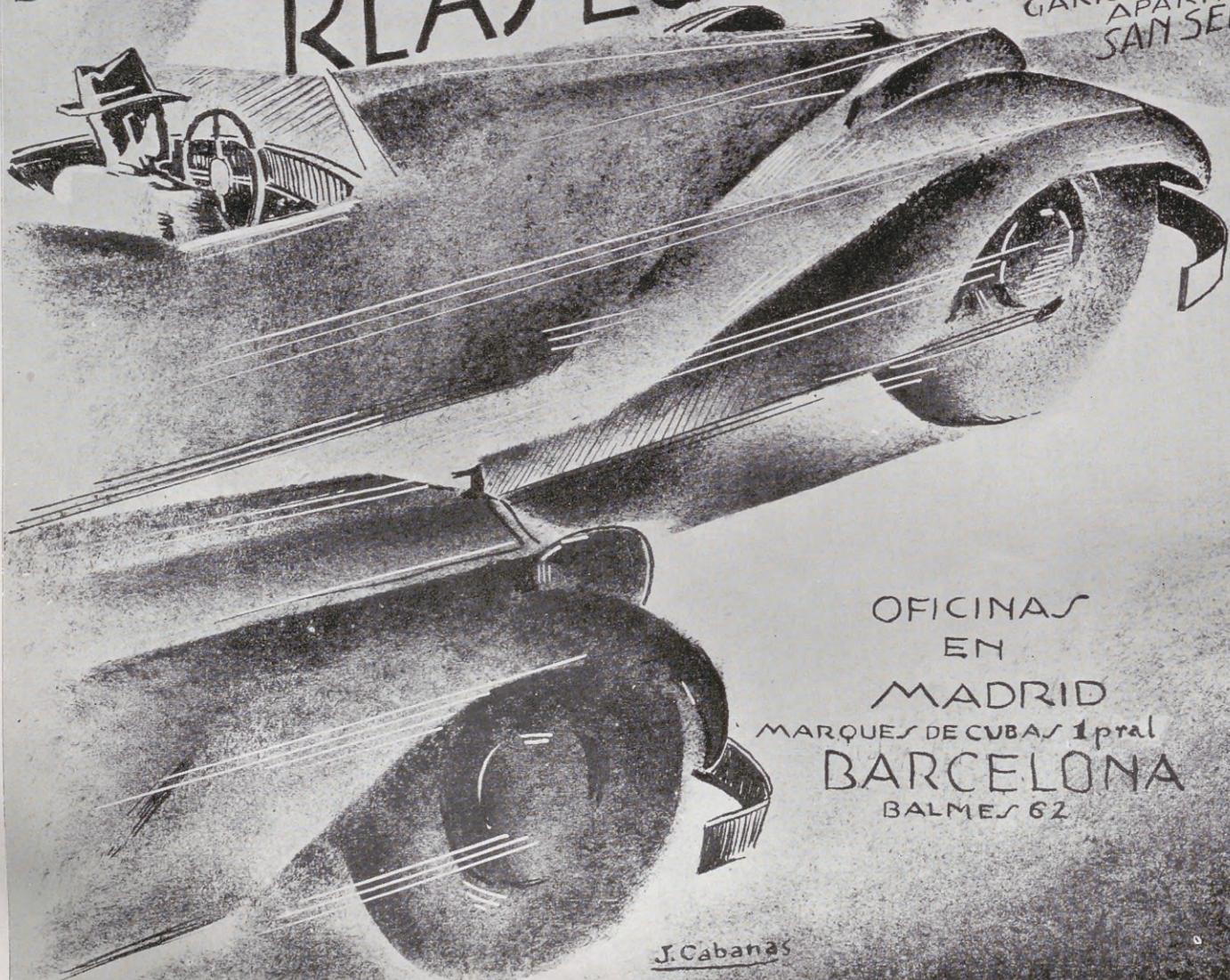
ALTO

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. Cabanás

Motorismo Guipuzcoano



ORGANO OFICIAL
DEL AUTOMOVIL CLUB
DE GUIPUZCOA



D. MANUEL REZOLA
PRESIDENTE DEL A. C. G.

SAN SEBASTIAN

JULIO, 1936

NUMERO 2



MOTORISMO GUIPUZCOANO agradece muy cordialmente la amable acogida que le han dispensado sus numerosos lectores y particularmente los colegas locales. Sus elogios a nuestro primer número nos halagan y obligan, a la vez, a perseverar con el máximo empeño en la honrosa labor común pro San Sebastián y Guipúzcoa.

Nuestro carácter de portavoces oficiales del Automóvil Club de Guipúzcoa nos coloca en estos momentos de peligro para el Circuito 1936 en una situación incómoda para comentar libremente la actitud incomprensible de nuestra primera autoridad municipal—elocuentemente juzgada por el pueblo—, y destacar otras de fuera del radio local que revelan un lamentable desdén para los intereses turísticos de San Sebastián.

No queremos comparar conductas, pero sí consignar que al Automóvil Club de Guipúzcoa no le han precisado en ésta y en casiones análogas otros estímulos que los suyos propios, bien desinteresados, para moverse dentro de su campo de acción organizadora del Circuito—hasta donde puede llegar la zona de su influencia técnica, naturalmente—, como justifican todas las gestiones que ha llevado a cabo en orden a la obtención de subvenciones, etc. Lo que importa en estos momentos, en que el cielo azul del Circuito 1936 se cubre de nubarrones pesimistas, es aunar voluntades, acelerar los motores del sentimiento donostiarra y lograr que el Gran Premio de España automovilista no escape de nuestras manos.

Los periódicos locales, desde sus columnas, han dado muy certeros aldabonazos a las puertas de nuestras Corporaciones para que despierten ante el peligro...

“Acúdase pronto al remedio—escribe “La Noticia”—. La menor dilación puede dar al traste con todo. Perder la carrera este año es perderla para siempre. Es tirar al agua una cosa imprescindible a nuestra ciudad. Es hundir el fruto de tantos años de esfuerzos, de entusiasmos y de éxitos.”

“El Pueblo Vasco”: “El Circuito va tan íntimamente ligado a la vida de San Sebastián y a una notoriedad atractiva de indudable importancia económica, que su supresión puede traer incluso hondas repercusiones en los factores industriales y comerciales más ignorados.”

“La Voz de Guipúzcoa”: “El Gran Premio de España es tan necesario a nuestra ciudad como cualquiera de los numerosos espectáculos que subvenciona el Estado y que, con toda seguridad, no obtienen el resultado espectacular y económico que esta formidable prueba automovilista.”

“El Día”: “Donostia debe tener la seguridad de la celebración de su Circuito. Debe asegurarlo, no ya para este año, sino para los sucesivos. Porque si lo perdemos una vez, es probable que lo perdamos tal vez para siempre...”

“El Diario Vasco” dice en toda plana: “San Sebastián no puede quedarse sin el Circuito de Lasarte.”



M. Charles Faroux, firma preeminente en el mundo automovilista.

EL AUTOMOVIL, SEGURIDAD NACIONAL

————— POR
CHARLES FAROUX

Que se admita o que se niegue la legitimidad de las conquistas coloniales, hay un hecho sobre el que todos están de acuerdo: la maestría con que Italia ha conducido su campaña en Abisinia.

Los más optimistas le daban tres años para lograr..., acaso, su objetivo, y ya hemos visto cómo en seis meses ha terminado todo. ¡Y de qué modo!

Ciertamente, los italianos deben su éxito a su empuje, a su entusiasmo, poniendo cuerpos y almas al servicio de un gran ideal: el del porvenir de su patria. Oficiales y soldados han marchado como un solo hombre por el camino trazado. Pero la campaña etíope ha probado una vez más que sólo el valor militar es impotente si no se halla sostenido por una organización impecable, poniendo a su servicio todo lo que el material moderno puede aportar en ayuda y comodidad.

En efecto, el aprovisionamiento de víveres y municiones, los transportes de tropas, el servicio sanitario, todo ha funcionado admirablemente, y esto supone una incontestable victoria del automóvil y de la carretera.

Cuanto a las operaciones militares, ya es sabido la parte que han tenido los tanques, las unidades motorizadas, sin olvidar los servicios de enlace motociclistas. Y estoy persuadido que nuestros vecinos transalpinos, cuando llegue el momento de explotar su conquista, comenzarán por perfeccionar las carreteras que su cuerpo de ingenieros ha trazado para la campaña etíope, estableciendo otras y cubriéndolas todas de camiones. Y éstos, después de haber ayudado eficazmente a la victoria, reanudarán su papel más pacífico como instrumentos de prosperidad.

Lo que es particularmente notable, que

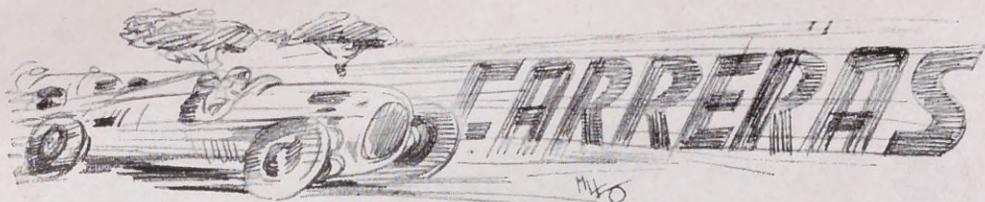
Abisinia, en casi toda su extensión, presenta el terreno peor adaptable para el empleo del automóvil. De ahí que muchos creyeran que sobre un campo tan accidentado, cuajado de obstáculos inabordable, este empleo mecánico resultaría imposible. Mantener esta creencia equivalía a desdeñar los progresos de la mecánica moderna. Camiones, tanques, tractores, coches, motos, todos han pasado por todas partes, y el avance se ha llevado a un tren de record. ¡Naturalmente que esto no ha sido efectuado sin dificultades!

Este ejemplo debe abrir los ojos a los que en todos los países, y particularmente en el nuestro, tienen la responsabilidad de la defensa nacional.

Nosotros, ciertamente, perseguimos la motorización de nuestro ejército, pero no parece que en las alturas se conceda una importancia suficiente a este colorario, que es el del problema de las carreteras. Y si tuviéramos que ir a una movilización rápida hacia el Este, nos encontraríamos, igual que en 1914, ante este antagonismo del rail y de la carretera, que por efecto de los pasos a nivel sólo permite a estos dos medios de transporte funcionar alternativamente y no paralelamente.

Hay que decirlo, pues, claramente: muchas de nuestras carreteras estratégicas están aún cortadas por estas verdaderas esclusas, que les restan todo rendimiento. Y cuando dirigimos la mirada al otro lado del Rhin, sobre cuyas autopistas los camiones monstruos pueden circular con toda libertad, hay derecho a insistir machaconamente...

Unas amplias carreteras, y sobre todo unas *carreteras libres*, son en la actualidad de una necesidad absoluta. ¡Hay circunstancias en las cuales es desastroso llegar el último a la cita!



RESULTADOS TECNICOS

VII GRAN PREMIO DE TUNEZ

Circuito de Cartagina.—30 vueltas.—381,420 kilómetros.

- 1.—Caracciola ("Mercedes-Benz"): en 2 h. 22' 44" y 3/5. Velocidad media: 160,324 kilómetros por hora.
- 2.—Pintacuda ("Alfa-Romeo"), 28 vueltas: 2 horas 23' 31" 1/5.
- 3.—Wimille ("Bugatti"), 28 vueltas: 2 h. 25' 49" y 1/5.
- 4.—Sommer ("Alfa-Romeo"), 25 vueltas: 2 h. 23' y 4/5.

Vuelta más rápida: Rosemeyer ("Auto-Unión"), la segunda, en 4' 34", a una media de 167,045 kilómetros por hora.

GRAN PREMIO DE RIO DE JANEIRO

25 vueltas al circuito: 279 kilómetros.

- 1.—Coppoli ("Bugatti"), 279 kilómetros: en 3 h. 56' 32" 6/10. Velocidad media horaria: kilómetros 70,770.
- 2.—Caru ("Fiat"): 3 h. 56' 53" 3/10.
- 3.—De Teffe ("Alfa-Romeo"): 3 h. 56' 53" 4/10.
- 4.—Porto ("Ford"): 3 h. 59' 15" 8/10.
- 5.—Jung ("Ford"): 4 h. 5' 41".
- 6.—Ferrario ("Equis"): 4 h. 5' 51".
- 7.—Sarmiento ("Studebaker").
- 8.—Stoffen ("Wanderer").

XXIV GRAN PREMIO INDIANOPOLIS

500 millas (804,674 kilómetros).—200 vueltas.

- 1.—Luis Meyer ("Miller Special"): en 4 h. 33' 1". Velocidad media: 174,325 kilómetros por hora.
- 2.—Ted Horn: en 4 h. 36' 47". Velocidad media: 170,940 kilómetros.
- 3.—Murray Rose ("Miller").

VII GRAN PREMIO PENYA RHIN

Circuito de Montjuich.—80 vueltas.—303,200 kilómetros.

- 1.—Tazio Nuvolari ("Alfa-Romeo"): 2 h. 43' 0" 7/10. Velocidad media: 111,542 kilómetros.
- 2.—R. Caracciola ("Mercedes-Benz"): 2 h. 43' 4" y 1/10.
- 3.—G. Farina ("Alfa-Romeo"), 77 vueltas: 2 horas 44' 27" 7/10.
- 4.—E. Von Delius ("Auto-Unión"), 76 vueltas: 2 h. 43' 2".
- 5.—B. Rosemeyer ("Auto-Unión"), 75 vueltas: en 2 h. 43' 1" 3/10.
- 6.—L. Chiron ("Mercedes-Benz"): 75 vueltas: en 2 h. 43' 40" 7/10.
- 7.—R. Sommer ("Alfa-Romeo"), 74 vueltas: en 2 h. 43' 46" 1/10.
- 8.—J. Villapadierna ("Alfa-Romeo"), 74 vueltas: en 2 h. 44' 11" 6/10.

Vuelta más rápida: Nuvolari, en 1' 58", a kilómetros 115,646 por hora.

LOS GRANDES PREMIOS

Los Grandes Premios automovilistas constituyen en Europa y América las atracciones deportivas más populares. Enormes masas de gente llenan los circuitos, por los que ruedan los bólidos de acero a marchas fantásticas, llevados maestramente por virtuosos del volante. Amén de ofrecer espectáculos de la más alta emoción, cuyas incidencias y resultados traspasan todas las fronteras, estas carreras tienen la virtud de brindar a los técnicos enseñanzas elocuentes. Los grandes progresos de la industria automovilista, en beneficio directo de los compradores de coches, se han forjado de modo particular en ese banco de ensayos que son las carreras...

La actual temporada de los Grandes Premios internacionales nos brinda pródigo material, aunque no sea más que para resumir en unas breves impresiones, juntamente con los resultados técnicos, lo que han dado de sí las últimas pruebas automovilistas.

El Gran Premio de Túnez constituyó una nueva victoria de la industria alemana. Fué Caracciola ("Mercedes-Benz") el que se impuso brillantemente. En verdad, después de los 150 kilómetros primeros, su carrera estuvo exenta de dificultad, por cuanto que sus más temibles rivales quedaron eliminados a consecuencia de diversos incidentes. De los once coches que tomaron la salida sólo cuatro terminaron la prueba.

Los "Auto-Unión" de Stuck, Rosemeyer y Varzi abandonaron: el primero, por dificultades en el carburador; el segundo, por incendio, y el último, a consecuencia de un despiste, resultando el famoso conductor italiano ileso por un verdadero milagro.

El Gran Premio de Rio de Janeiro se ha desarrollado sobre un pintoresco circuito, muy sinuoso y accidentado. Su longitud es de 11,160 kilómetros; y el recorrido total de la prueba, 279 kilómetros, o sean veinticinco vueltas.

A la numerosa inscripción sudamericana se unió la representación europea de la Scuderia Ferrari ("Alfa-Romeo"), compuesta por los corredores italianos Marinoni y Pintacuda. El primero abandonó en las primeras vueltas, y el segundo, después de haber figurado en la vanguardia de los bólidos durante largo recorrido, una avería en el diferencial le eliminó de la carrera.

El corredor argentino Victoria Coppoli fué el triunfador de la gran prueba brasileña.

El XXIV Gran Premio de Indianópolis se disputó sobre la clásica distancia de 500 millas, en el histórico autódromo del Pacífico, prueba colosal que reunió cincuenta inscripciones: treinta y cuatro bólidos de cuatro cilindros, tres de seis, doce de ocho y uno de dieciséis. Con tracción trasera, cuarenta y dos; delantera, siete, y uno con las cuatro ruedas motrices.

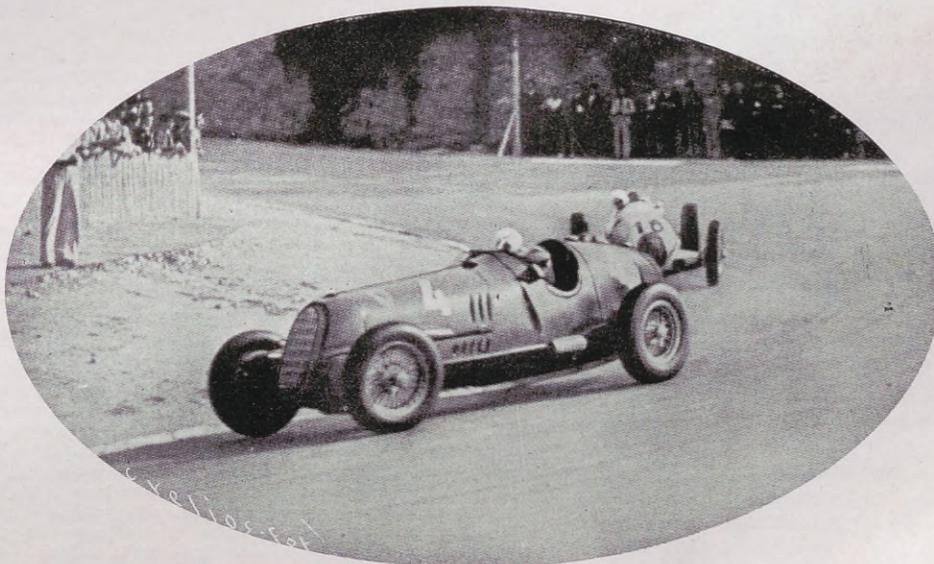
Una eliminación previa redujo el número de los participantes a la cifra límite de treinta y tres.

Los coches tenían limitado el consumo de carburante a diecisiete litros por cada 100 kilómetros, lo que no fué óbice para que el vencedor, Luis Meyer, sobre su coche "Special", realizara una velocidad media de 174,525 kilómetros por hora, batiendo el record precedente del famoso corredor Kelly Petillo, en 1935: 170,977 kilómetros por hora.

Un episodio del duelo Nuvolari-Caracciola en el duro viraje de la Rosaleda, en la carrera de Barcelona.



Tazio Nuvolari, de la Scuderia Ferrari ("Alfa-Romeo"), ganador de los Grandes Premios de Barcelona, Hungría y Milán 1936.



GRAN PREMIO DE EIFEL

Circuito de Nurburg-Ring.—10 vueltas.
228,100 kilómetros.

- 1.—Rosemeyer ("Auto-Unión"): en 1 h. 56' 41" y 1/5. Velocidad media horaria: 117,100 kilómetros.
- 2.—Nuvolari ("Alfa-Romeo"): 1 h. 58' 54".
- 3.—Brivio ("Alfa-Romeo"): 1 h. 59' 58" 3/5.
- 4.—Lang ("Mercedes-Benz"): 2 h. 2' 28" 2/5.
- 5.—Chiron ("Mercedes-Benz"): 2 h. 3' 33".
- 6.—Varzi ("Auto-Unión"): 2 h. 3' 35".
- 7.—Hans Stuck ("Auto-Unión").
- 8.—Delius ("Auto-Unión").
- 9.—Zanelli ("Maserati").

Vuelta más rápida: Rosemeyer ("Auto-Unión"), a una media de 118,484 kilómetros por hora.



ROSEMEYER

Luis Meyer reeditó en esta vigésimocuarta edición de las "500 millas" sus victorias de los años 1928 y 1933.

*

El VII Gran Premio Penya Rhin (IV Copa Barcelona) fué una gran carrera bajo todos los aspectos. Participaron los más fuertes equipos. Los "Alfa" doce cilindros hacían su tercera salida tras de su debut prometedor en Trípoli. Como se presagiaba, la lucha entre los alemanes y el equipo italiano resultó interesantísima en el circuito accidentado y difícil de Montjuich.

La prueba fué apasionante en extremo, desarrollándose bajo una organización perfecta y ante un público numerosísimo.

El máximo interés de la carrera quedó circunscrito a la lucha entre Nuvolari y Caracciola, que marcharon siempre poco distanciados. Los dos corredores citados dominaron de un modo absoluto a los demás participantes, realizando Nuvolari la vuelta más rápida en 1' 58", a una media de 115,646 kilómetros por hora, y cubriendo su mejor vuelta Caracciola en 1' 59".

Entre estos dos notabilísimos corredores, la lucha se decidió en favor del italiano, debido en gran parte a su forma de conducir valiente y decidida. Nuvolari puso todo su empeño en la victoria y realizó su carrera con un entusiasmo y un brío inigualado. Caracciola no desmereció ante Nuvolari; fué corredor seguro y sereno, de estilo eficaz y valiente, aunque quizá con menos "furia" que el as italiano.

*

I GRAN PREMIO DE HUNGRIA

Circuito de Budapest.—250 kilómetros.—50 vueltas.

- 1.—Tazio Nuvolari ("Alfa-Romeo"): 2 h. 14' 3".
Velocidad media: 112 kilómetros por hora.
- 2.—Rosemeyer ("Auto-Unión"): 2 h. 14' 17".
- 3.—Varzi ("Auto-Unión").
- 4.—Tadini ("Alfa-Romeo").
- 5.—Derius ("Mercedes-Benz").
- 6.—Hartmann ("Maserati").

Record del circuito: Nuvolari, en su segunda vuelta, a la media de 115,700 kilómetros.

En el Gran Premio de Eifel participaron los tres célebres equipos de "Mercedes", "Auto-Unión" y "Ferrari", con todos sus ases. El circuito de Nurburg-Ring registró la presencia de 300.000 espectadores. La lluvia, aunque cesara momentos antes de la carrera, puso en condiciones difíciles la carretera.

Caracciola tomó el mando, seguido por Nuvolari, Brauchitsch y Rosemeyer. Cubrieron la primera vuelta a una media de 119 kilómetros por hora. En la tercera vuelta Nuvolari pasó a su rival, y en la siguiente su ventaja era de 16 segundos sobre Rosemeyer, que ocupaba el segundo puesto. Caracciola abandonó.

En la mitad de la carrera (cinco vueltas), Nuvolari empleó 58' 30" 4/5, y Rosemeyer, 58' 39" 1/5. En la sexta vuelta Rosemeyer atacó a Nuvolari, pasándole ante las tribunas, en medio del entusiasmo del público germano. El joven piloto alemán siguió en cabeza, mientras una espesa niebla restaba visibilidad, haciendo la lucha muy peligrosa.

Rosemeyer fué ampliando su ventaja, entrando en la meta en gran triunfador.

*

El I Gran Premio de Hungría, sobre el circuito de Budapest, consistía en cubrir cincuenta vueltas, equivalentes a 250 kilómetros.

Más de 100.000 personas llenaron el circuito del Jardín Popular; Austria y Checoslovaquia dieron un muy numeroso contingente de espectadores.

Se alinearon los equipos alemanes "Mercedes" y "Auto-Unión", el de la "Scuderia Ferrari" y el "Maserati" de Hartman.

Rosemeyer tomó el mando del lote hasta la vuelta once, en que Caracciola le sustituyó en el puesto de honor. En la vuelta veinticinco, el joven piloto alemán de "Auto-Unión" volvió a actuar de "leader" de la carrera, siendo la velocidad media máxima de 112 y 113 kilómetros por hora.

Caracciola encontró dificultades en el motor de su albo coche y abandonó.

Al terminar la vuelta treinta, Rosemeyer llevaba una ventaja de 1' 27" sobre Nuvolari. Este pisó a fondo y se entabló un serio duelo entre el alemán y el italiano. Tres vueltas después, Nuvolari lograba conquistar el puesto de cabeza, siguiéndole el germano a cuatro segundos. Y hasta el final de la carrera ya no hubo alteración en la clasificación de vanguardia. Una vez más Nuvolari logró imponerse sobre un recorrido pródigo en virajes y dificultades.



CARACCIOLA

GRAN PREMIO DEL A. C. DE FRANCIA

Circuito de Monthléry.—80 vueltas.—1.000 kilómetros (coches de sport).

- 1.—Wimille-Sommer ("Bugatti"): 7 h. 58' 53" 7/10.
Velocidad media: 125,288 kilómetros por hora.
 - 2.—Michel Paris-Mongin ("Delahaye"): 7 h. 59' 44" y 2/10.
 - 3.—Brunet-Zehender ("Delahaye"): 8 h. 0' 25" 6/10.
 - 4.—Schell-Carrière ("Delahaye"), 79 vueltas: 8 horas 3' 7" 1/10.
 - 5.—Perrot-Dhome ("Delahaye"): 78 vueltas.
 - 6.—Veyron-Williams ("Bugatti"): 78 vueltas.
 - 7.—Villeneuve-Viale ("Delahaye"): 76 vueltas.
 - 8.—Heldé-Nime ("Talbot"): 76 vueltas.
 - 9.—Dreyfus-Bradley ("Talbot"): 75 vueltas.
 - 10.—Morel-Chinetti ("Talbot"): 75 vueltas.
 - 11.—Danniel-Maric ("Delahaye"): 74 vueltas.
 - 12.—Divo-Girod ("Delahaye"): 73 vueltas.
 - 13.—Benoist-de Rothschild ("Bugatti"): 73 vueltas.
- La vuelta más rápida: Dreyfus ("Talbot"), 5' 36", a una media de 133,889 kilómetros por hora.



HANS STUCK

El Gran Premio del Automóvil Club de Francia se ha disputado este año bajo la fórmula de coches de sport, y su éxito ha sido indiscutible. La clasificación sufrió no pocas alteraciones en el curso de la carrera celebrada en el autódromo de Monthléry. Y si la victoria final fué para el "Bugatti" que conducía Wimille, éste no logró tomar el mando del lote hasta haber cubierto 900 kilómetros. Detrás de "Bugatti" se clasificaron cinco "Delahaye", lo que revela su admirable homogeneidad.

*

El "pur sang" vencedor es un coche de serie, de ocho cilindros en línea de 3.257 centímetros de cilindrada. Consumió un poco más de veintisiete litros en los 100 kilómetros.

Tomaron la salida treinta y ocho coches, y además de la clasificación general se establecieron otras dos: una para el grupo de pequeña cilindrada, en la que triunfaron Trevoux-Maclure (Riley, 1.496 centímetros), 71 vueltas en 8 h. 21" 8/10 (media horaria: 110 kilómetros 0500); y otra del grupo III para coches de más de cuatro litros de cilindrada, venciendo nuestros compatriotas E. y G. Leoz (Lagonda, 4.453 centímetros), 67 vueltas, 103,874 kilómetros, en 8 h. 3' 43" 4/10 (media horaria: 103,874 kilómetros).

*

El I Circuito de Milán tuvo un afortunado bautismo. Más de 50.000 personas presenciaron la carrera, en la que participaron todos los "ases" italianos. El duelo Nuvolari-Varzi tuvo caracteres emocionantes. El corredor de "Auto-Unión" disponía de un coche más potente que el mantuano, y a las veinte primeras vueltas marchó en cabeza, ligeramente destacado. Nuvolari se lanzó a un fuerte ataque, y en la vuelta treinta y dos consiguió tomar el mando, que sostuvo hasta el final de la sesenta y seis vueltas, batiendo por nueve segundos a Varzi, que hubo de rendirse ante la audacia y virtuosismo del gran Nivola.

GRAN PREMIO DE MILAN

I circuito de Milán.—60 vueltas.—156 kilómetros.

- 1.—Tazio Nuvolari ("Alfa-Romeo"): 1 h. 35' 56" 2/5. Velocidad media: 97,560 kilómetros por hora.
- 2.—Varzi ("Auto-Unión"): 1 h. 36' 5" 1/5.
- 3.—Farina ("Alfa-Romeo"): 1 h. 37' 7" 1/5.
- 4.—Brivio ("Alfa-Romeo"): 1 h. 37' 11" 1/5.
- 5.—Tadini ("Alfa-Romeo"): 1 h. 37' 14" 2/5.
- 6.—Biondetti ("Alfa-Romeo"): 1 h. 37' 46" 3/5.
- 7.—Dusio ("Maserati"): a una vuelta.

La vuelta más rápida: Varzi ("Auto-Unión"), a una media de 99,896 kilómetros por hora.



ACHILE VARZI

CIRCUITOS GUIPUZCOANOS

Salgamos de la capital de Guipúzcoa por el paseo de la Concha, pasando el túnel de Miramar; dejemos a la izquierda la calle de Matía, por donde marcha la vía del tranvía, y sigamos por la avenida de la derecha, cruzando la de Satrústegui—por donde se va a Igueldo—, y sigamos por la ruta a Madrid y Bilbao.

Pasaremos Añorga, con su fábrica de cemento, y poco después queda a la izquierda la carretera de Hernani, o sea una parte del circuito automovilista de Lasarte.

Tras un paso a nivel del tranvía de Tolosa, y un paso superior del ferrocarril de Bilbao, llegase a un empalme de carreteras (Irubide), marchando la de la izquierda a Tolosa y Madrid, y la de la derecha a Orío, Zaráuz y Bilbao, por la cual seguimos.

Si la ruta tuvo interés hasta este empalme y gran curva de Irubide, puede decirse que desde aquí, desde el kilómetro 7 de nuestro recorrido, los paisajes son de lo más pintoresco, especialmente sobre el lado izquierdo de la marcha: campo de golf de Lasarte, fábrica Michelin, Chiki-erdi y bonitas riberas del río Oría.

En preciosa campiña se encuentra Usúrbil (11 kilómetros), el pintoresco y típico poblado, y continuando por las orillas del citado Oría llegaremos a Aguinaga, el pueblo de las famosas angulas.

No será difícil ver por las aguas de este río Oría las barcas con las que transportan los productos de la tierra, y en ellas interesantes y bellos tipos de guipuzcoanas, con unas graciosas tocas cuando el sol calienta.

Las cercanías de Orío y este poblado, a 21 kilómetros de San Sebastián, no pueden ser más bellos; y cruzando el puente sobre la ría, y desde la cuesta de Orío, la vista del pueblo, de los famosos remeros y de su ría, es admirable.

Al coronar la cuesta de Orío marchemos por ruta que parte a la izquierda, y por precioso camino de espléndido arbolado, a Aya (30 kilómetros), contemplándose magno panorama sobre la costa: Orío y su playa, Zaráuz y la suya.

Pasado Aya, la carretera sigue en curvas y más curvas hasta traspasar la montaña por las cercanías del Sanatorio de Andatzarrate.

El panorama cambia al comenzar el largo descenso, que dura hasta Asteasu, con la torre de su iglesia parroquial.

Atravesando el pintoresco Asteasu (44 kilómetros), se continúa a Villabona, que encontramos en el kilómetro 50 de nuestro circuito.

Un "cashero" guipuzcoano. (Foto Santa María del Villar.)



Doblemos en Villabona sobre la izquierda y por la ruta de Madrid a San Sebastián seguiremos por preciosa campiña a Andoain, llevando por vecinos a la vía férrea del Norte y al río Oría.

A cinco kilómetros hallaremos Andoain, o sea a los 55 de recorrido.

Ocho kilómetros después llegaremos a Lasarte, pasando antes por las tribunas del Circuito automovilista, y después de cruzar ante la entrada del golf, nos encontraremos en Irubide y en la ruta llevada a la ida, o sea en el empalme con la de Bilbao.

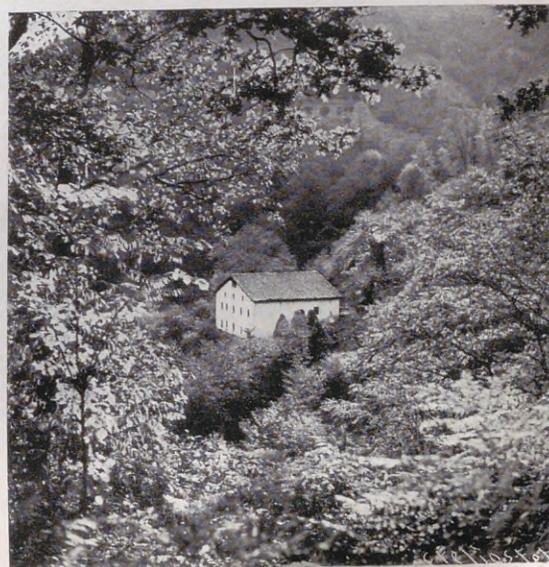
Por la ruta de la derecha continuaremos a San Sebastián, y a los siete kilómetros estaremos en la capital, entrando por el bello paseo de la Concha.

Total de kilómetros: 70.

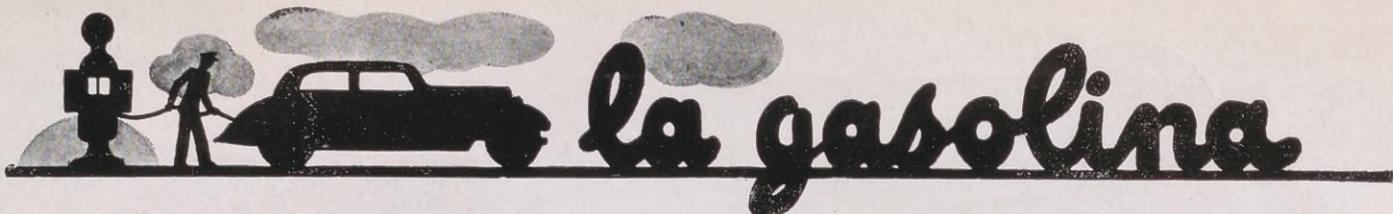
Debemos hacer notar que en este recorrido entre Orío y Asteasu, y muy especialmente entre Orío y el Sanatorio de Andatzarrate, existen ideales lugares para camping, en grandes robledales y hayedos, con panoramas hermosísimos sobre la admirable costa cantábrica.

En invierno, cuando están nevados los altos montes, los panoramas son grandiosos. En otoño, las diversas coloraciones de los árboles hacen de este recorrido una maravilla. Otro tanto ocurre en primavera, y en verano el sol apenas penetra en algunos de los bosques.

Un caserío de AYA. (Foto Santa María del Villar.)



SAN SEBASTIAN
ORIO
AYA
ANDATZARRATE
ASTEASU
VILLABONA
ANDOAIN
LASARTE
SAN SEBASTIAN
70 KILOMETROS



El "Automóvil Club de España" ante el proyecto de aumento en el precio de la gasolina

El "Automóvil Club de España", del que es filial el "Automóvil Club de Guipúzcoa", presentó, a su debido tiempo, a la Comisión de Hacienda del Congreso de los Diputados, el siguiente escrito, que reproducimos por su gran interés:

"Señor Presidente de la Comisión de Hacienda del Congreso de los Diputados.

Señor Presidente:

El "Automóvil Club de España" y en su nombre el que suscribe, Secretario general de dicha Cámara Oficial, tiene el honor de someter a la alta consideración de esa Comisión de su dignísima presidencia lo que sigue:

Por decreto de 30 de abril último fué autorizado el anterior señor Ministro de Hacienda para someter a las Cortes un proyecto de ley modificando el tipo de gravamen impuesto sobre las gasolinas y creando uno sobre el "gas-oil" y sus especialidades.

La modificación de referencia consiste en un aumento, hasta 20 céntimos por litro, a partir del día 1.º de junio próximo, del impuesto, a beneficio exclusivo del Estado, sobre las gasolinas que expenda el Monopolio de Petróleos, a que se refiere el artículo 22 de la ley de 17 de marzo de 1932.

La aplicación de esta última ley se tradujo en una elevación de precio de la gasolina de 10 céntimos por litro y la aprobación de la propuesta del señor Ministro de Hacienda anterior encarecerá el precio de dicho combustible en otros 10 céntimos por litro.

No es preciso realizar esfuerzos de imaginación para deducir que tan sólo la necesidad imperiosa de obtener un incremento de los ingresos es la que impulsó al señor Ministro de Hacienda aludido a buscar el ingreso extraordinario que supuso podría obtenerse por el procedimiento indicado.

Pero es el caso, señor Presidente, que, a juicio de esta Cámara Oficial, no parece que ni el momento ni las circunstancias por las que atraviesan los distintos sectores automovilistas y las industrias con éstos relacionadas son adecuados para acometer una reforma económica tan violenta, por lo que creemos que no ha sido suficientemente meditada.

Es muy posible que alentado el señor Ministro de Hacienda autor del proyecto de ley por el resultado obtenido con el anterior aumento y considerando al propio tiempo como dato para ser tenido en cuenta, por un lado, el incremento en la matrícula de automóviles habido con posterioridad a la aplicación del gravamen de 10 céntimos por litro; por otro lado, el incremento observado en las cantidades de gasolina vendidas para estos vehículos y los correspondientes aumentos en las recaudaciones por este concepto, a saber:

AUTOMÓVILES MATRICULADOS DURANTE EL AÑO	Venta de gasolina para automóviles, expresada en millones de litros	Recaudación obtenida por venta de gasolina, expresada en millones de pesetas
1933.....	18.638	494.071
1934.....	23.733	523.657
1935.....	26.062	559.989

comparando el precio de venta de la gasolina en España con el que tiene en otros países, supuso que el automovilismo y la Nación podrían soportar este nuevo gravamen.

El examen del asunto nos induce a creer que el señor Ministro en cuestión no debió prestar, quizá por defecto de información, suficiente atención a los distintos factores que necesaria y forzosamente deben ser tenidos en cuenta para luego deducir si la solución proyectada tiene probabilidades de éxito o si, por el contrario, el daño que pueda ocasionar no se encontrará suficientemente compensado por el incremento de ingresos realizados, si es que este último se consigue.

Decimos esto porque el sector automovilista que se supone ha de pechar con el aumento de gravamen proyectado será formado por dos grupos principales, a saber: el de los particulares que utilizan el automóvil para su uso personal—ya sea para su comodidad o como instrumento de trabajo—y el de los que se sirven del automóvil con fines industriales—transportes urbanos e interurbanos de viajeros y de mercancías.

La capacidad económica de los que integran el primer grupo es limitada, porque el presupuesto de cada uno es asimismo limitado, ya que está basado sobre unas posibilidades económicas también limitadas, y así hay que considerarlo, ya que se trata de automovilistas que atienden a sus gastos con el producto de sus rentas o de su trabajo, y como es evidente que, porque sus gastos hayan aumentado, sus ingresos no aumentarán paralelamente porque ni el Estado pagará más por los cupones de sus valores, ni las empresas industriales o explotaciones comerciales darán mayores rendimientos sólo por el hecho de que hayan aumentado los gastos particulares de los accionistas o socios, la consecuencia fatal será que el Estado no obtendrá el aumento de ingresos que desea, por la sencilla razón de que en España y en casi todos los países, ahora, los particulares que utilizan el automóvil no compran—porque no tienen la elasticidad económica de movimientos que en otra época—tantos litros de gasolina, sino tantas pesetas de gasolina; como la cantidad de pesetas es fija, si se vende más cara, tendrá que comprar menos cantidad y, por lo tanto, no se obtendrá el ingreso suplementario deseado.

Ejemplo palpable y elocuente es lo que sucede con la explotación del transporte urbano de personas por medio de los "taxis". El vecindario dispone de una cantidad de pesetas para gastarlas en "taxis"; quienes explotan esas industrias tienen que repartirse esa cantidad porque, como no basta que pongan más vehículos en explotación, en cuanto el número de éstos es excesivo, o bien los que sobran se quedan parados, o si todos se utilizan, cada uno de ellos produce un ingreso insuficiente, es decir, un resultado económico desastroso.

La repercusión que el aumento del precio de la gasolina ha de tener sobre la explotación industrial del transporte urbano e interurbano de personas y mercancías ha de ser, en las circunstancias actuales, funesta, y ello no sólo para la vida económica de las empresas y personas que explotan esas industrias, sino para toda la Nación, ya que ha de producir un encarecimiento de los productos transportados y ha de dificultar el movimiento de las personas; es decir, creemos sinceramente, y por eso lo exponemos con toda lealtad, que el propósito de encarecer el precio de venta de la gasolina y del "gas-oil", considerado desde el punto de vista a que nos referimos, lo consideramos tan perjudicial como lo sería el de imponer ahora un gravamen al combustible utilizado por las Compañías ferroviarias.

Quizás apremiado por la falta de tiempo, el señor Ministro autor del proyecto de ley en cuestión no fijó suficientemente su atención en el problema que aquél plantea, en las consecuencias que su aplicación ha de tener y en el daño irreparable que habrá de producir.

Vió que en el año 1935 se matricularon 26.062 automóviles, o sean 2.329 más que el año anterior. Es cierto; pero ¿tuvo en cuenta que esa cifra no proporciona elementos de juicio bastantes, porque la comparación no puede ni debe hacerse examinando simplemente números de unidades, sino que además es indispensable examinar la clase de automóviles puestos en circulación en 1935?

Un examen algo detenido hubiera llamado su atención al ponerle de manifiesto que en ese número de automóviles había una cantidad relativamente considerable de coches modernos, con motor de reducida potencia, y que por esa razón consumen menos combustible que los que estamos acostumbrados a ver, y ello en unos términos que podemos decir que tres de los modernos coches pequeños a que nos referimos consumen aproximadamente la misma cantidad de gasolina que dos de los automóviles hasta ahora corrientes.

De ahí se deduce fatalmente que aquella proporcionalidad que nos permitía antes establecer una comparación entre el incremento de la matrícula de automóviles y el consumo de gasolina se ha roto.

El estudio que creemos debió de hacerse previamente hubiera permitido ver que en el número de vehículos matriculados en el año 1935 había una proporción de automóviles industriales mucho mayor que en años precedentes; ese dato hubiera permitido deducir, como antes hemos indicado, que

(Continúa en la pág. 30.)



J. Guthrie ("Norton"), vencedor en el T. T. inglés.

EL "TOURIST TROPHY" MOTOCICLISTA INGLÉS

Por A. F. NAVA

Durante una semana la atención de los aficionados motociclistas de todo el mundo se encontró fija sobre una pequeña isla del mar de Irlanda, en la que las más famosas de todas las carreras de motocicletas se estaban desarrollando. Las pruebas "Tourist Trophy", verificadas los días 15, 17 y 19 de junio en el circuito Montaña de la isla de Man (Gran Bretaña), constituyen, en efecto, el máximo acontecimiento anual del pequeño motor, y esto justifica el interés verdaderamente extraordinario y sin igual que las carreras de Manxland despiertan entre los aficionados.

Desde el punto de vista del automovilista, no se puede dejar de advertir tampoco el valor de semejante concurso. Motociclistas campeones han sido Nuvolari, Varzi y Rosemeyer, por sólo citar tres de los volantes mejor conocidos, y es curioso recordar que el mismo año en que Varzi logró en Lasarte su única victoria—octubre de 1930, con "Maserati"—, había él probado a ganar, sin conseguirlo, en una motocicleta "Sunbeam", el T. T. Senior de la isla de Man. De hecho está admitido que el campo motociclista de velocidad en carretera es la mejor escuela para triunfar sobre cuatro ruedas.

Las carreras de este año, auténticos campeonatos del mundo, ofrecían alicientes muy diversos. En primer lugar existía expectación por conocer si las máquinas y los pilotos británicos serían capaces de reconquistar los trofeos de las clases 250 c. c. y 500 c. c., que el año último fueron ganados por la construcción italiana Guzzi en las manos del irlandés Stanley Woods; después, el interés técnico de comprobar las posibilidades de los motores de uno y de cuatro cilindros con compresor, establecidos, respectivamente, por las casas "Vincent H. R. D." y "A. J. S.", y las ventajas de la suspensión zaguera de los cuadros o "châssis", anteriormente, en su inmensa mayoría, rígidos atrás, sin otra suspensión que la muy relativa ofrecida por el neumático zaguero.

Las carreras T. T. Ligero, para máquinas pequeñas, de 250 c. c.; T. T. Junior, para máquinas intermedias, de 350 c. c., y T. T. Senior, para máquinas grandes, de medio litro, han rebasado lo que de ellas se aguardaba en cuanto a interés, emoción y resultados técnicos sobresalientes.

Los constructores y los pilotos ingleses han reconquistado su tradicional supremacía sobre el difícilísimo recorrido Montaña, que ocasionalmente perdieron, en dos categorías, el año último. En las tres clases antes nombradas, máquinas y pilotos británicos han vencido netamente, batiendo los "records" anteriores. El T. T. Ligero, que, como todos los demás de la serie, se disputó sobre una distancia de 420 kilómetros—siete vueltas a un circuito de 60 kilómetros—, vió la derrota, poco esperada, de las renombradas

tiempos, enfriados por agua y equipados con compresor, a manos del inglés Foster, que montaba una "New Imperial", monocilíndrica, válvulas en culata. La carrera fué pródiga en alternativas emocionantes, cambiando continuamente el nombre del "leader" hasta la última vuelta, en que Foster pudo librarse de las acometidas de Woods, cuya "D. K. W." acusó en el último momento la fatiga de una batalla tan enconada. Y con esta derrota de la famosa marca alemana, después de la que el italiano Tenni, con una "Guzzi", le infligió en el Gran Premio de Suiza, cayó por tierra la leyenda de invencible con que se aureolaba y que no ha podido mantener en pie, aun contando con los recursos del extraordinario piloto que es el irlandés Stanley Woods.

Conservando una especie de tradición, la prueba Junior apenas si dió lugar a lucha entre marcas. La "Norton" dominó de cabeza a rabo, y obtuvo su sexta victoria consecutiva en el T. T. de

RESULTADOS TECNICOS

T. T. Ligero. 250 c. c. 264 millas.

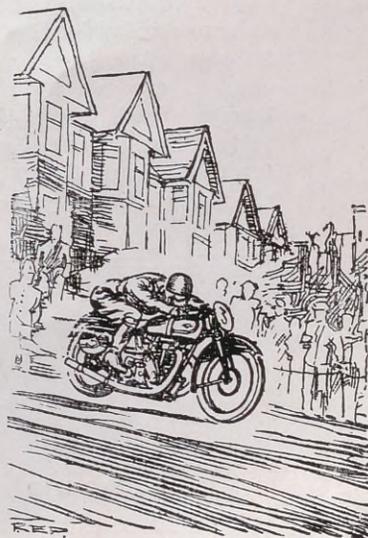
- 1.—A. R. Foster ("New Imperial"): 3 h. 33' 22". Promedio: 119,516 kilómetros por hora.
- 2.—H. G. Tyrell Smith ("Excelsior"): 3 h. 38' 34".
- 3.—A. Geiss ("D. K. W."): 3 h. 38' 37".

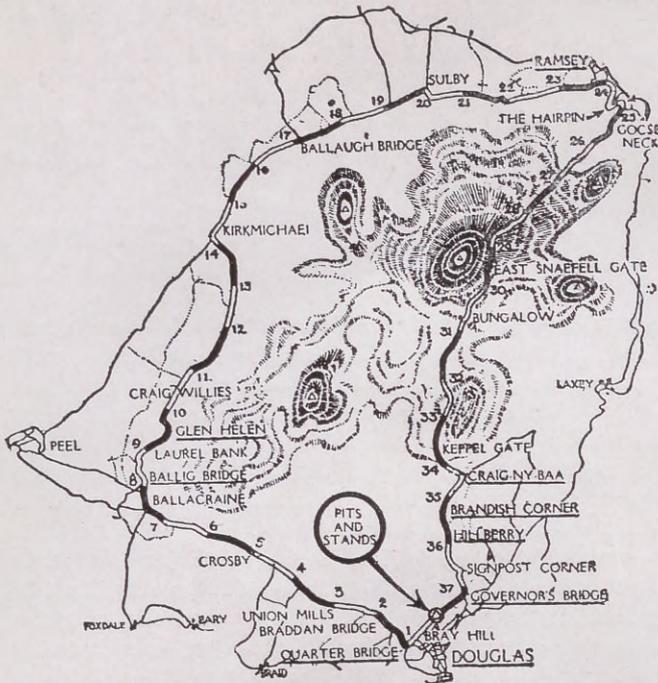
T. T. Junior. 350 c. c. 264 millas.

- 1.—F. Frith ("Norton"): 3 h. 17' 46". Promedio: 128,945 kilómetros por hora.
- 2.—J. H. White ("Norton"): 3 h. 23' 16".
- 3.—E. A. Mellors ("Velocette"): 3 h. 23' 25".

T. T. Senior. 500 c. c. 264 millas.

- 1.—J. Guthrie ("Norton"): 3 h. 4' 43". Promedio: 138,042 kilómetros por hora.
- 2.—S. Woods ("Velocette"): 3 h. 5' 1".
- 3.—F. Frith ("Norton"): 3 h. 7' 35".
- 4.—J. H. White ("Norton"): 3 h. 9' 29".





El campo del clásico "Tourist Trophy" motociclista inglés.

350 c. c., "performance" realmente increíble. ¡Seis años seguidos sin encontrar adversarios de su talla! Pero sí tuvo la carrera incidentes emocionantes. Guthrie, primero en cuatro vueltas, fué injustamente descalificado—como se probó más tarde—y puesto fuera de concurso, ganando la prueba Freddie Frith, un recién llegado al campo profesional, seguido de Withe, los dos con "Norton", y batiendo el primero los "records" de la carrera y de la vuelta más rápida.

También, como siempre, la carrera reina del "Tourist Trophy", el Senior T. T., dió lugar a las más rudas batallas entre los mejores pilotos. De todas las pruebas de la gran semana motociclista de Manxland, esta competición para las máquinas de la cilindrada más favorecida por el turista "normal" es la que ha llegado a alcanzar un renombre mayor; y de ahí el tesón sin precedente que constructores y conductores ponen siempre en ganar el precioso trofeo. Las casas inglesas "Norton", "Velocette", "New Imperial", "A. J. S." y "Vincent H. R. D."; las alemanas "D. K. W." y "N. S. U.", y la sueca "Husqvarna", mandaron a sus hombres más brillantes con las monturas más rápidas y consistentes.

"Norton" venció otra vez. Una vez más. Como correspondía a su renombre: derrumbando los "records" establecidos en 1935 por la italiana "Guzzi". James Guthrie, el incomparable "escocés volador", primera figura de la casa inglesa, llevó al triunfo el nuevo modelo monocilíndrico de 499 c. c., con árbol de levas en culata y suspensión zaguera del cuadro, después de reñir una batalla épica con Stanley Woods, sobre una "Velocette" de características muy semejantes a las de la "Norton". La ventaja de 19 segundos establecida por Guthrie en su primera vuelta puede de-



SICE

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

cirse que dió a éste la victoria. Al terminar—420 kilómetros de carrera, la más dura que se conoce—, 18 segundos le separaban de Woods, y los dos habían batido los "records imposibles" del año pasado.

El resumen de la semana, después de ese trío sin igual de competiciones, ha vuelto a afirmar la superioridad de la construcción motociclista inglesa, ha revelado dos valores nuevos, de auténtica primera clase, en Frith y Foster, y ha colocado en la cumbre el nombre de James Guthrie y el de la "inaproximable" "Norton".



MOTORISMO
GUIPUZCOANO
MAGAZINE BIMESTRAL
ORGANO OFICIAL DEL AUTO-
MOVIL CLUB DE GUIPUZCOA

Redacción: Automóvil Club de Guipúzcoa.-Plaza de Oquendo.-Teléfono 11529

Administración: Publicidad del Norte.-Fuenterrabia, 3, primero.-Teléfono 14652

Número suelto: 1,50 pesetas Suscripción anual: 8,00 pesetas



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

LA AVIACION EN SAN SEBASTIAN

UN GRAN PROYECTO DE AEROPUERTO

Pronto va a hacer un año que nuestro ilustre amigo el Ingeniero de obras municipales D. Juan Machimbarrena presentó al Ayuntamiento donostiarra un gran proyecto de Aeropuerto

Respondía este su magnífico estudio técnico a una invitación que con carácter general hizo el Gobierno del segundo bienio de la República, encaminada a apoyar con un presupuesto extraordinario todas aquellas obras de interés nacional que contribuyeran a la vez a amortiguar la crisis de trabajo.

El Sr. Machimbarrena, que conoce perfectamente lo que necesita San Sebastián, dadas sus características de gran ciudad turística, supo reflejar en el preámbulo de su proyecto del Aeropuerto el magnífico espíritu que le guía al realizar su estudio, documentándose personalmente en las zonas europeas de mayor actividad y más completa organización de los servicios aéreos.

Su amplia Memoria técnica, con planos y presupuestos, marchó a Madrid a formar cola en la fila de otros muchísimos proyectos municipales, en el Ministerio correspondiente.

Y en nuestro Ayuntamiento están las copias de los documentos originales, gozando de igual indiferencia... Mientras tanto, la naciente Agrupación Aeronáutica de Guipúzcoa se conforma con la concesión del "apeadero" de Lasarte para desarrollar modestamente su programa deportivo-aeronáutico.

* * *

Antes de entrar en el examen de los interesantes detalles de carácter técnico, emplazamiento del Aeropuerto, planos y cifras que se especifican en el proyecto del Ingeniero municipal Sr. Machimbarrena, consideramos oportuno reproducir las consideraciones generales que en la susodicha Memoria hace el autor:

"A nadie se oculta—comienza diciendo—la extraordinaria trascendencia que ya para el presente, y muchísimo más para el porvenir, ofrece la navegación aérea. No existe población de cierta importancia comercial, industrial o turística en Europa que no aspire a engranar en la densa red de líneas aéreas comerciales que como tupida malla va envolviendo gradualmente el viejo Continente.

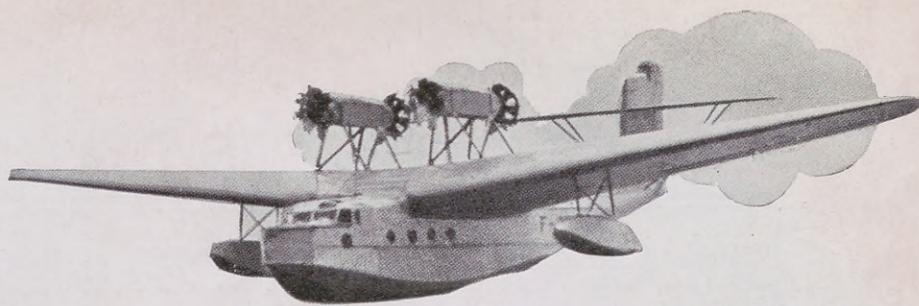
Sería interminable la relación de ciudades y capitales que cuentan en el presente con bien acondicionados Aeropuertos, en los que de modo regular y cotidiano llegan y salen aviones que, transportando correspondencia y viajeros, enlazan con increíble rapidez esos lugares con los más importantes y distantes centros de población.

De Le Bourget (París), Croydon (Londres) y Tempelhof (Berlín) diariamente arrancan multitud de aviones, con tanta seguridad y puntualidad como en las estaciones férreas correspondientes salen trenes, en las más diversas direcciones, y con la inmensa ventaja sobre éstos que en muy escasas horas, y hasta con fracciones de esta unidad de tiempo, se enlazan a veces capitales y ciudades europeas pertenecientes a distintos Estados. Así, por ejemplo, Bruselas (Bélgica) queda unida a Colonia (Alemania) por tres cuartos de hora de vuelo, y a Düsseldorf, también en Alemania, en cincuenta y cinco minutos. A Amsterdam, en Holanda, se alcanza desde Bruselas en cincuenta y cinco minutos y a Rotterdam en quince solamente. En cinco horas escasas se llega de Madrid a París, y de esta capital a Roma en algo menos todavía.

En proporción idéntica se acortan las distancias a Londres, Berlín, Copenhague, Budapest, Ginebra, Tánger, etcétera. ¿No es asombroso todo esto? Y con serlo, nada definitivo sabemos aún de los límites a que se llegará en este extraordinario acortamiento efectivo de las distancias que las velocidades crecientes de los aviones comerciales han de imponer en breve plazo.

Ni que decir tiene que todos los servicios anejos al transporte se realizan por las líneas de navegación aérea, con tanto o mayor refinamiento y confort para los viajeros que puede efectuarlo cualquier Compañía de transportes terrestres.

Los servicios de facturación, transporte de equipajes, Aduanas, transporte de viajeros del centro de las pobla-



La aviación civil española comienza a tener sus "ases". He aquí a Lorenzo Richi, que con su avioneta de construcción nacional ha batido el "record" de la vuelta aérea a España en el tiempo de 15 horas y 20 minutos (con un consumo de 30 litros por hora), a una velocidad media horaria de 172 kilómetros.

ciones a los aeropuertos y viceversa, la comodidad y avituallamiento en los aviones, la perfección y seguridad de éstos, la pericia probada de sus pilotos y demás personal, las instalaciones de orientación meteorológicas, de socorro, etc., etc., son otras tantas garantías para que el viajero, en proporción creciente, vaya respondiendo y habituándose a ese modernísimo y difícilmente superable medio de transporte.

En estas condiciones se comprende el interés extraordinario que para una ciudad como San Sebastián, sede excepcional de veraneo y turismo, presenta el poder enlazarse mediante una línea de navegación aérea con la red antes citada, máxime si se tiene presente el que en grandísima parte San Sebastián debe su auge y singular desarrollo a su excelente posición geográfica y ferroviaria. Entre París y Madrid la línea férrea y carretera internacionales dejan a San Sebastián, sencillamente, en mitad de camino, sirviendo esta circunstancia para que los viajeros hayan podido afluir fácil y cómodamente de un lado y de otro de la frontera.

Pues bien; ¿qué ha de ocurrir a San Sebastián si intensificándose y cundiendo la navegación aérea, llega a absorber gran parte del tráfico viajero? Pues, simplemente, el que nuestra ciudad quedará desplazada, virtualmente alejada de las principales poblaciones y centros turísticos de Europa, y que tal vez otros lugares hoy distanciados por carecer de ferrocarriles y vías rápidas, gracias a haberse incorporado mediante la construcción de aeropuertos a las

(Continúa en la página 30.)

LAS DISPOSICIONES DEL CODIGO DE LA CIRCULACION DEBEN CUMPLIRSE RIGUROSAMENTE

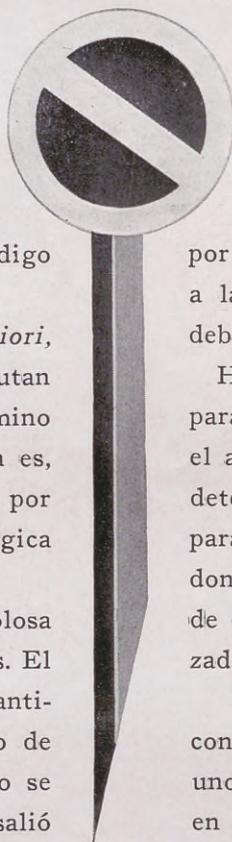
La vista de una causa en la Audiencia de San Sebastián contra el conductor de un automóvil que, yendo por su mano derecha, camino de Tolosa, mató a un hombre al intentar éste atravesar la carretera, viene a resucitar el antiguo tema sobre el respeto riguroso a las disposiciones del Código de la Circulación.

Es muy triste ciertamente que *a posteriori*, cuando la desgracia se ha consumado, se discutan y denuncien los "baches" observados en el camino recto del Código en cuestión. Su reparación es, pues, obligada y urgente si hemos de velar por que no aumenten las víctimas en la lista trágica del automovilismo.

Precisamente, el desgraciado "caso" de Tolosa nos muestra uno de esos "baches" lamentables. El conductor del automóvil que se dirigía a la anti-gua capital foral entró por el lado derecho de un autocamión para adelantar a éste cuando se hallaba *parado* delante del edificio del que salió el obrero atropellado.

¿Tiene algo de extraño o de anormal que el conductor maniobrara en la forma precitada? No; porque en nuestras carreteras, debido a la negligencia con que se impone el cumplimiento de las disposiciones del Código de la Circulación, los conductores de vehículos—tanto de tracción mecánica como animal o humana—tienen la mala costumbre de dejarlos detenidos en el centro de las calzadas, aun cuando en éstas no haya vías de tranvía. Pero es el caso de que aun cuando en la calzada exista una línea de tranvías tampoco deben dejarse los vehículos en el centro de la calzada.

Podrá decirse que dentro de los núcleos urbanos—San Sebastián, Pasajes, Rentería, etcétera—, en los que el servicio o paso de tranvías es muy frecuente, las autoridades municipales han establecido que el estacionamiento se haga en el centro de la calzada; nada hay que objetar contra ello. Pero en



las demás carreteras, en las que hay sólo una vía, por la que circulan los tranvías en ambas direcciones—como en la ruta de San Sebastián a Tolosa—, y en las que no hay tranvías, el hecho constituye un vicio, en el que debe exigirse la responsabilidad, por un lado, al conductor del vehículo, y por otro, a la autoridad que lo consiente, faltando a su deber.

Hay que hacerse cargo de la resistencia que para los conductores de automóviles representa el adelantar a vehículos, aun cuando estén éstos detenidos, por el lado *derecho*. Particularmente para los conductores ajenos a nuestra provincia, donde parece se ha legalizado la mala costumbre de detener los vehículos en el *centro* de la calzada.

Es preciso, pues, corregir este vicio; de lo contrario habrá que lamentar accidentes, que en unos casos se limitarán a ser daños materiales en cosas, y en otros, a producir desgracias personales.

Las autoridades competentes están en el deber de exigir el cumplimiento exacto de los preceptos del Código.

Si en nuestras carreteras no circularan más que las personas que viven y se mueven en la provincia, podría decirse que existe un estado de cosas tácito; pero como en su mayor parte las rutas son excesivamente estrechas para lo que requieren las necesidades actuales, el cumplimiento de los preceptos debe ser tanto más riguroso.

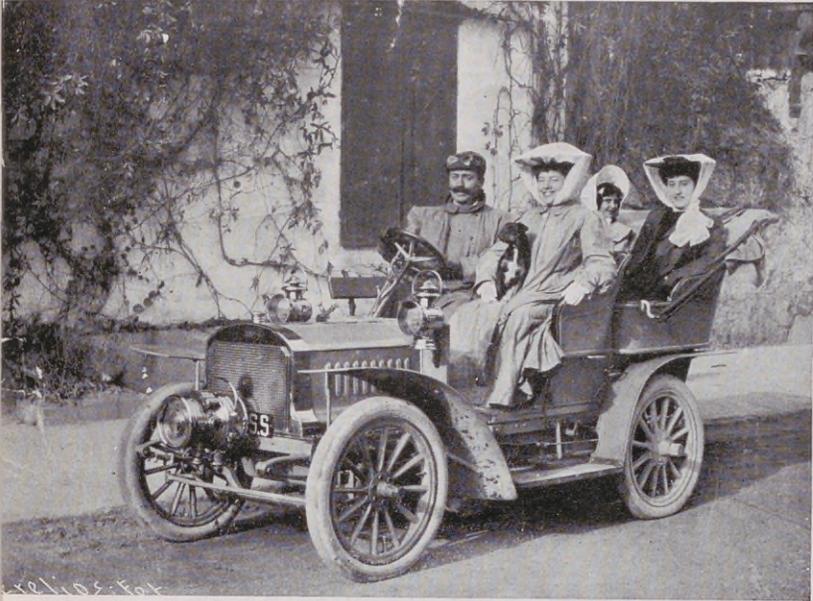
Sobre todo, cuando se quiere, se desea y se necesita que por ellas transiten vehículos conducidos por turistas que saben moverse con arreglo a preceptos cuyas bases son universales, pero que no están al corriente del estado de cosas tácito, al que, por abandono y vicio de incumplimiento de reglas, se ha llegado en las carreteras de Guipúzcoa.

CODIGO DE LA CIRCULACION

DETENCIONES ARTICULO 44

"La detención de toda clase de vehículos se efectuará en el lado derecho de la vía correspondiente al sentido de su marcha, aproximándose todo lo posible al borde de la calzada de dicho lado..."

"Los infractores serán multados con cinco pesetas."



Don Ramón Irazusta, actual Vicepresidente del A. C. G., al volante de su primitivo "Motoblock", salía de Charama para efectuar una excursión familiar de muchos kilómetros...

Recordamos perfectamente que hará unos cuarenta años el primer automóvil que vimos circular por San Sebastián fué un "Dion-Bouton" 8 HP con carrocería pintada de blanco, propiedad de Juanito Ibarra, quien lo llevaba a Valladolid, donde entonces residía.

También nuestras notas dicen que el primer automóvil matriculado en esta ciudad fué un "Renault" 5 ½ HP del Marqués de Rafal, quien vivía en Ategorrieta con su familia; era hermano del finado Barón de Monte Villena, padre del actual Duque de Arévalo del Rey, nuestro excelente amigo. Podemos decir también que este prócer, que ocupaba su chalet de la Concha, tenía un "Dietrich" 10 HP, matriculado en esta plaza con el número 6.

El número 2 de matrícula lo tenía el "Panhard" 10 HP de Leonardo Santos Suárez, perpetuo veraneante en Zaráuz.

Romualdo Chávarri era propietario de un "Renault" 5 HP, matrícula número 3, y también poseía un "Liberia" de 5 ½ HP, designado con el número 4.

Los 5, 7 y 8 eran del Marqués de Valdefuentes, de Zaráuz; de D Francisco Suinaga y de D. Javier Bermejillo; este último guardaba el coche en el chalet que poseía al principio de la calle Miracruz y que fué demolido por los adquirentes del inmueble.

Juanito Córdoba, Luis Elizalde, Luis Calisalvo y Plácido Vignau son los primeros que trajeron motos a esta ciudad. Calisalvo tenía, además, un "Peugeot" 6 HP, número 24 de matrícula. Tomó parte en la carrera de París-Madrid, que, como se recordará, terminó en Burdeos. De Luis no tenemos noticias si pasó o no de Etampes. Era un bizarro, y si en España hubiera habido fábricas de automóviles especializadas en carreras, Calisalvo sería hoy el Caracciola español.

Los Vignau, con Urcola y otros amigos, fueron los primeros en montar el negocio de venta de coches y reparaciones, garaje, etc., en esta ciudad. Con este motivo dedicamos un cariñoso recuerdo al deportivo Plácido Vignau, malogrado amigo, que se destacó por sus aficiones automovilistas.

El número 32 era un "Panhard" 6 HP de D. Ladislao Zabala, ex Presidente de la Diputación, y el 34 el primer "Daimler" 12 HP, del entonces Marqués de Tovar, después Duque del mismo título, con el que subía afanoso la cuesta de Ayete hasta su posesión de *La Cumbre*, donde tenía una variada exposición de coches de todos los tipos.

Leopoldo de la Maza comenzó inscribiendo un "Panhard" 4 ½ HP, en el que fuimos muchas veces a Biarritz, pasándolas negras en la cuesta de Urrugne, y luego se destacó con un 120 HP "Fiat" pintado de rojo.

Julián Comet fué siempre fiel a la "Peugeot", pues para él era la única marca, ya que las demás nada valían. Tuvo su primer garaje en la calle del Ferrocarril, y luego en el Velódromo de Atocha. El hombre de la pipa y del léxico pintoresco murió a los ochenta años, y de él se cuentan infinidad de anécdotas, muchas de las cuales hemos ya publicado.

Vicente Camino, el primer iruzés que matriculó un co-

HISTORIA RETROSPECTIVA DEL AUTOMOVILISMO EN SAN SEBASTIAN

Por LAFFITTE

(Cronista de San Sebastián)

che "Panhard" 7 HP, con el número 67 de matrícula. Pepe Quiñones de León, entonces agregado a la Embajada de España en París, realiza un acto de fuerza inscribiendo con el número 62 el primer 35 HP, un "Mors", con el que fué por carretera a París en medio de la general admiración.

Siguen los números de matrícula del conocido industrial Luzuriaga, del ex Alcalde Conde de Torremuzquiz, autor de composiciones musicales, como "A Igarondo" y otras agrícolas. Tenía un "Panhard", y, si no estamos equivocados, fué el primer Presidente del primer *Automóvil Club de Guipúzcoa*.

D. Celestino Latieul se descolgó en San Sebastián con un "Motoblock" recién salido de la fábrica de Burdeos, y poco después trajo otro D. Angel Sánchez Salvador, nieto de los Marqueses de Rocaverde, con el que recorrimos Italia y toda la Europa central en una preciosa excursión, que fué objeto de un libro nuestro. Picavea, amante siempre del progreso, empezó con un modesto "Dion-Bouton" 8 HP, lo mismo que el finado ilustre Director del *A B C* don Torcuato Luca de Tena. Alcibar saltó poco después a un 14 "Berliet", y desde entonces ha poseído una variada colección de autos que han prestado innumerables servicios, entre otros, transportar los paquetes de *El Pueblo Vasco* a las estaciones para coger los correos. Un francés, Mr. Leonard Josth, matriculó el primer "Mercedes", excelente marca, que desde su aparición dió siempre magníficos resultados. Que lo diga, si no, Perico Bea, fiel cliente de la misma. Tovar avanza en fuerza inscribiendo un 24 "Renault" con el número 106, y con el 107 Ramón Godó, el fenecido propietario de *La Vanguardia*, de Barcelona, señala un "Clement-Bayard" 24 HP. El ex Ministro señor Vizconde de Eza adquiere un "Renault" 30 HP, que lleva el número 109. Luis Zappino aporta un "Motoblock" 20 HP. Este excelente amigo nuestro, caballero sin tacha, a quien dedicamos un cariñoso recuerdo, murió víctima de un acci-



Los Irazusta y Vignau, grandes deportistas tolosanos, llegaban en su "Fiat" a Dieppe a presenciar las carreras automovilistas de aquel famoso circuito francés en 1908.

dente de automóvil en Herrera, suceso que causó general consternación por ser persona muy querida.

Después vienen los *sportsmen* Fernando Colmenares y Fernando Díaz de Ripalda: el primero con un "Berliet", y el segundo, con un "Panhard" (números 146 y 150). Vishente Amezttoy debuta con un "Fiat" 24 HP.

Este caballero merece unas líneas.

Con Azcona y Mugica, diseñó un aeroplano, que, desgraciadamente, resultó arado, y no podemos olvidar que es uno de los técnicos organizadores de nuestro circuito.

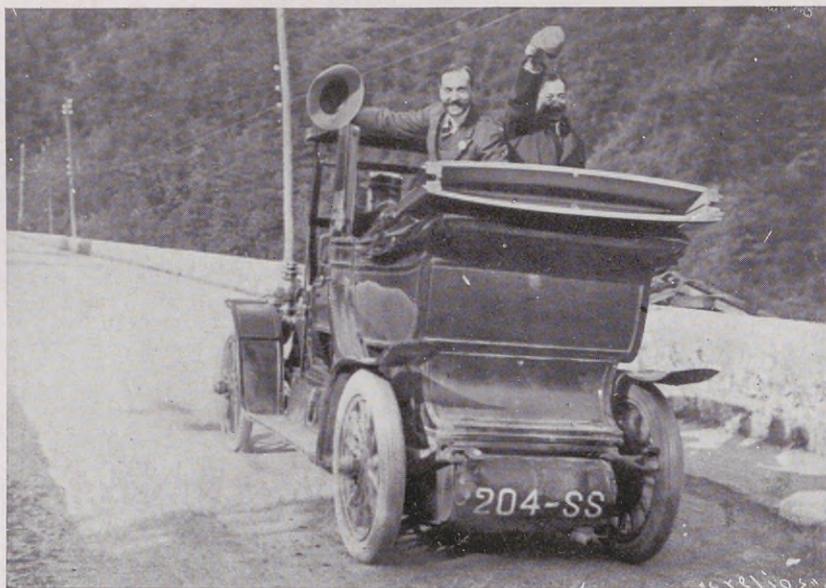
Eduardo Olea, opulento propietario madrileño y asiduo veraneante a San Sebastián, trocó sus acreditadas cuadras con un "Fiat" 60 HP, en cuyo volante vimos más de una vez a uno de los primeros choferes donostiarras, Ganchegui. D. Francisco Estrada, acreditado propietario del Continental, *chef* que revolucionó la cocina española y la industria hotelera, apareció un día en un "Cottareau" 6 HP, lanzando así esta marca. Dicho señor fué un aficionado también a los caballos.

El número 204 lo ocupaba un "Fiat" de D. Ramón Irazusta, verdadero Mecenaz del deporte. Ha sido poseedor de toda clase de aparatos para andar por carretera: bicicletas, ciclos, triciclos, motos, autos de todos los tamaños y calidades, un gran aficionado a los viajes en avión; probablemente, el primero que voló en España.

Es una buena persona, apreciado por todos, y ocupa hoy el cargo de Vicepresidente del *Automóvil Club de Guipúzcoa*.

Don Edmundo Deslandes, industrial muy conocido en la plaza y decano de la colonia francesa, debutó con un "Panhard" 10 HP, y terminó siendo accionista y representante de los "Minerva" belgas.

Los primeros autobuses de línea de Lequeitio, desconocido hasta entonces en España, fueron coches "Fiat" de 40 HP, y el primer coche adquirido por la Diputación de Guipúzcoa, un "Peugeot". También la Sociedad "Autos de Azpeitia a Arrona" comenzaron con "Fiat" 40 HP.



El "Fiat" 204 ofrecía, indudablemente, satisfacciones turísticas a sus sonrientes ocupantes.

La marca "Hispano Suiza" se importó aquí por los señores Urcelayeta, Urreta y Satrustegui, siendo algunos los patriotas que adquirieron coche de esta marca, como Romanones, Usabiaga, Santhi Irala, Manolo Rezola, etcétera, etc.

Constantino Artiz nos sorprendió con un "Gilet-Forest", que duró lo suficiente para recorrer con el mismo toda la Rioja, una vez que pasó a manos de Mariano Amoedo.

El primer coche de Paulino Uzcudun consistió en un modestísimo "Gregoire" 15 HP, con el que hizo su entrada triunfal en Régil

Posteriormente, ha tenido varios coches americanos y franceses, pero su mayor ilusión es conducir el "Hispano" que todos conocen.

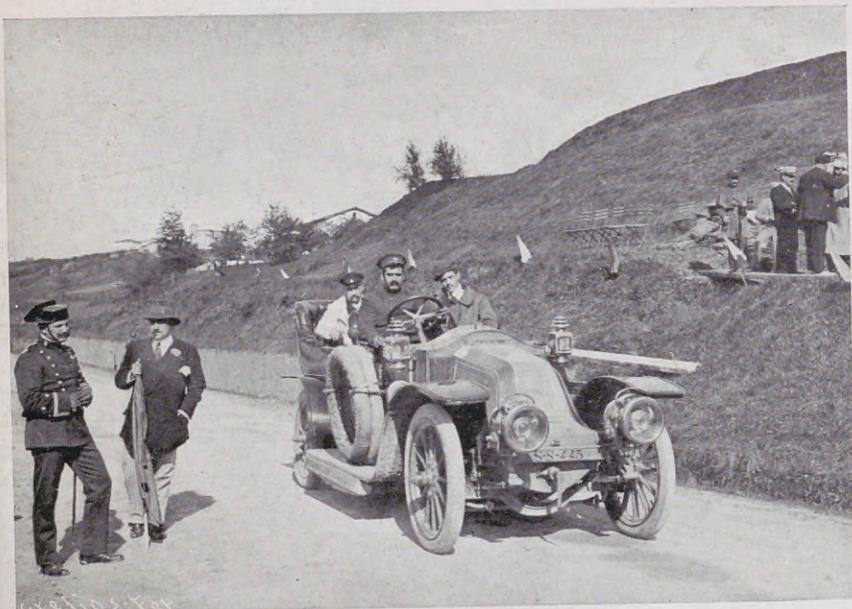
Antes de terminar, no podemos menos de reseñar el "Serpellet" del Marqués de Santillana, movido a vapor y que en su época llamaba la atención.

El desarrollo del automóvil en San Sebastián ha sido fantástico, y a pesar de la tremenda crisis que padecemos desde hace algunos años, actualmente, la matrícula de estos coches en la provincia asciende, poco más o menos, al número 10.200.

¡Cómo pasa la vida! Cuando el "Mors", forma zapato, del Marqués de Viana nos llevaba desde el *Hôtel du Palais*, de esta ciudad, a Biarritz, creíamos realizar velocidades fantásticas; envueltos en un guardapolvos, con una gorrilla metida hasta el cogote y unas gafas preservadoras de mica.

Pero es lo que decía Gabanzón, el llamado "Cristo de Vallecas", experto jugador de *baccara* e inventor de unas alas para volar que por poco le cuesta la vida a un desgraciado que quiso ensayarlo en la Plaza de Toros de esta ciudad:

—¿Que el Marqués de Viana sale con su coche a las once de la mañana para llegar a almorzar en Biarritz? ¿Y qué?... Yo salgo en mi cacharro a la misma hora y llego para cenar. Total, pata."



El fenecido Conde de Torremuzquiz, ex Alcalde de San Sebastián y primer Presidente del Automóvil Club, llegando con su "Renault" 443 a la carrera del "Kilómetro lanzado" en Irura (Villabona).



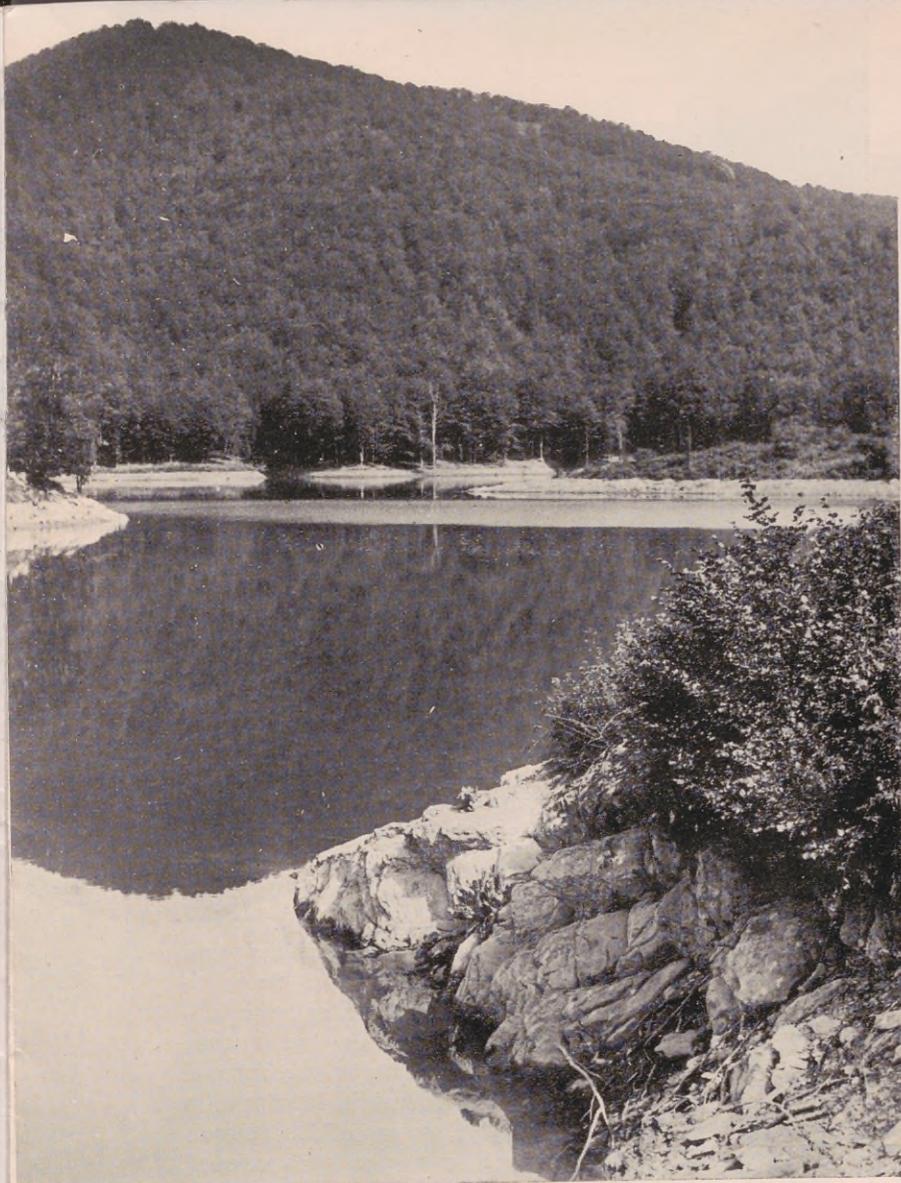
El Conde de la Maza con su rojo "Fiat" 120 HP despertaba la curiosidad de las gentes y el pavor de las bestias, aún no acostumbradas a las explosiones de las fuertes cilindradas.

RINCONES DE NAVARRA

El bosque del Irati
y el pantano de Irabea

Por el Marqués de
Santa María del Villar

(Fotografías del autor)



En los linderos con Francia encuéntrase este hermosísimo bosque, que unido a los de Aezcoa y a los llamados de La Cuestión se extiende por kilómetros y kilómetros, siendo, según algunos escritores extranjeros, uno de los más grandiosos y hermosos de Europa.

Por varios caminos se puede llegar a este bosque y a su precioso pantano de Irabea, de la Sociedad del Irati. Una ruta es desde Burguete (en nuestra opinión la más cómoda); otra, desde Arive, por la cuenca arriba del río Irati, camino bellissimo y muy interesante para el pescador, y, por último, aparte de los caminos desde Francia, puede llegarse por bellos paisajes y sorprendentes panoramas desde el precioso valle de Salazar, partiendo de Ochagavía, la capital del patriarcal valle navarro. Desde Pamplona, sígase la carretera que a Burguete y Roncesvalles conduce, y por poblados interesantísimos, como Villaba, antigua residencia de los Priors de Roncesvalles; Huarte, con hermosa iglesia parroquial y preciosa imagen, en mármol, de la Virgen, que merece la detención en la marcha; Larrasoña; Zubiri; duro puerto de Erro, con grandiosas vistas sobre el monte Tiratun, al que se puede subir desde Linzoain, y el muy pintoresco Espinal, daremos vista a Burguete y

Arriba: Pantano de Irabea, en el bosque del Irati.

A la derecha: Camino del bosque del Irati: casas de Orbaiceta en plena faena de trilla.

Roncesvalles en admirable situación, en medio de grandes praderías y con el fondo de la barrera pirenaica.

Pasado Burguete y a mano derecha parte el camino que al bosque del Irati conduce; camino o carretera, y a fuer de sinceros hemos de decir que muy malo, apenas practicable en automóvil.

Jamás agradeceremos bastante los informes que muy amablemente se nos dieron en Pamplona recomendándonos que no fuésemos en nuestro coche al pantano de Irabea. Tenían razón; el bellissimo camino, por entre inmensos robledales y hayedos, tiene más de camino de herradura que de carretera, y sólo quien lo conozca muy bien y en coche muy ligero podrá bajar aquellas cuevas, cruzar los arroyos, salir de los chortales y arribar al pantano sin detrimento personal de los ocupantes y del vehículo. Pero todo se puede dar por bien empleado ante una ruta tan agreste, tan salvaje, tan grandiosa por lo solitaria, como la que hay desde Burguete a Irabea.

Antes de introducirnos por ese camino y bosques, ¿cómo no dedicar un recuerdo, siquiera sea de pasada, ante la Colegiata de Roncesvalles y el histórico lugar? El Santuario de Roncesvalles o célebre Abadía y Real Colegiata dependía de la Santa Sede, bajo el patronato del Rey de España, y fué en tiempos obligada estación y hospedería de las peregrinaciones que desde Francia se dirigían al sepulcro de Santiago en Compostela.

La curiosa leyenda de la aparición de la Virgen de Roncesvalles, el misterioso desfiladero donde fué derrotado el ejército de Carlomagno, los panoramas



enormes desde el Altobiscar con sus mil metros de altitud y la pétrea mole de la actual Colegiata cautivarán al visitante y lo retendrán en tan bello paraje. Hoy día, son Burguete y Roncesvalles una gran estación veraniega muy concurrida.

Desde Burguete y Roncesvalles se llega, por espléndida carretera, en pocos minutos a Valcarlos y a la frontera francesa; y por pintorescas rutas se puede ir en poco tiempo a Aoiz por la cuenca del Irati, al curioso valle de Aezcoa, y por Arive y las Abaurreas, baja y alta, a Jaurrieta y espléndido valle de Salazar.

Es Burguete y Roncesvalles un buen centro pesquero y de distracción para el aficionado a la caza, y... no digamos para el aficionado a la pintura, que, con su caja y lienzo, encontrará en sus paseos infinidad de bellos paisajes.

Pero... dejemos estos pormenores y marchemos desde las últimas casas de Burguete al bosque del Irati y pantano de Irabea.

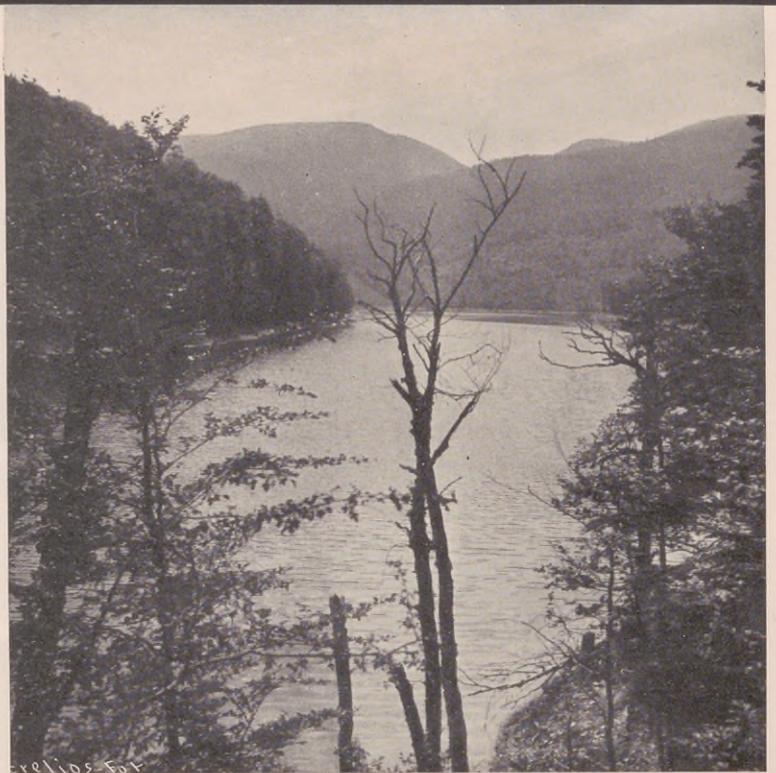
Como antes decimos, a trancas y barrancas iremos introduciéndonos en el bosque de La Cuestión y después en el del Irati. De vez en cuando saldremos de la espesura del bosque a pequeñas praderías o a cauces de arroyuelos que sirven para formar grandes represas de aguas o embalses y aprovechar la fuerza de las aguas así retenidas para bajar la madera, en épocas de cortas, a la cuenca del Irati.

No se transporta la madera por esta vía fluvial como en el Roncal, en almadías, sino en troncos sueltos.

Promediado el camino entre Burguete y el pantano, encuéntrase las ruinas de lo que en tiempos fué gran fábrica de municiones de Orbaiceta, y a unos 20 kilómetros desde Burguete, el precioso embalse de Irabea.

Si maravilloso es el bosque en sí; si los paisajes forestales son verdaderamente espléndidos, podemos asegurar que las riberas del pantano y las de los dos ríos que en él vierten sus aguas son de belleza suprema y convidan a pasar en ellas las horas y los días.

Si se es pescador, tendrá por aquellos lugares y ríos amplio campo para sus aficiones; y si cazador, no dudamos tenga también curiosas especies para su distracción favorita, aunque no exista la abundancia de caza de los tiempos en que los Reyes en sus cacerías habitaban en las llamadas Casas del Rey, no lejanas del



Arriba: Uno de los brazos del pantano de Irabea.

Abajo: Riberas del pantano de Irabea en el bosque del Irati.

pantano. La espesura y grandiosidad del bosque del Irati, la corpulencia de sus hayedos, especialmente en otros tiempos, y las mil plantas trepadoras, zarzas, líquenes y musgos, dieron lugar a las más fantásticas y curiosas leyendas, siendo una de ellas que los aezcoanos, los días de grandes temporales de vientos, se tienen que refugiar apresuradamente en sus casas porque las brujas, lamias y espíritus infernales recorren el bosque en macabra procesión, llevando en grandes velocidades un esqueleto envuelto en un sudario, con una corona real,

que es el de la Reina Doña Juana de Labrit, madre de Enrique IV, Rey de Francia, y que lo pasean por sus antiguos Estados.

La importancia de este bosque y su riqueza la demuestran los pleitos y cuestiones que el Estado sostuvo en diferentes épocas con los habitantes de los valles de Aezcoa y Salazar. Jamás se pudo decir, mejor que en este caso, aquello de que "Tengas pleitos y los ganes", y si estos pleitos son con el Estado, peor que peor. Los vecinos de esos valles citados cedieron maderas al Estado mientras durase la guerra con Inglaterra, para construcción y reparación de buques; pero..., terminada la guerra, el Estado siguió considerándose amo, dueño y señor de aquella donación.

En otra ocasión, los aezcoanos cedieron al Estado una parte del bosque a cambio de un canon o pensión que abonaban al Estado y a la Real Colegiata de Roncesvalles, pero al dedicar esa parte de monte el Estado para la fábrica de municiones de Orbaiceta, en tiempos de Carlos III, tampoco se sujetaron los funcionarios del Estado a lo pactado, y surgieron los pleitos y las cuestiones, y quizá venga de esto el nombre de monte de La Cuestión. Estos brevísimos datos darán idea de la importancia de este monte del Irati y su grandiosidad y belleza soberanas.

En las riberas del pantano de Irabea existe una casa del guarda encargado, donde amablemente dan de comer a quien lo solicita, y con exquisita atención la Sociedad del Irati permite comunicar por su teléfono con esta casa.

La excursión desde Ochagavía a Burguete, por Irabea, es interesantísima y agradable en verano, por las sombras hermosísimas de gran parte del recorrido.

Es el bosque del Irati un magno lugar para establecer unos aficionados un campamento veraniego.



EL MONASTERIO DE RILA

Por V. SALAS

(Fotografías del autor)

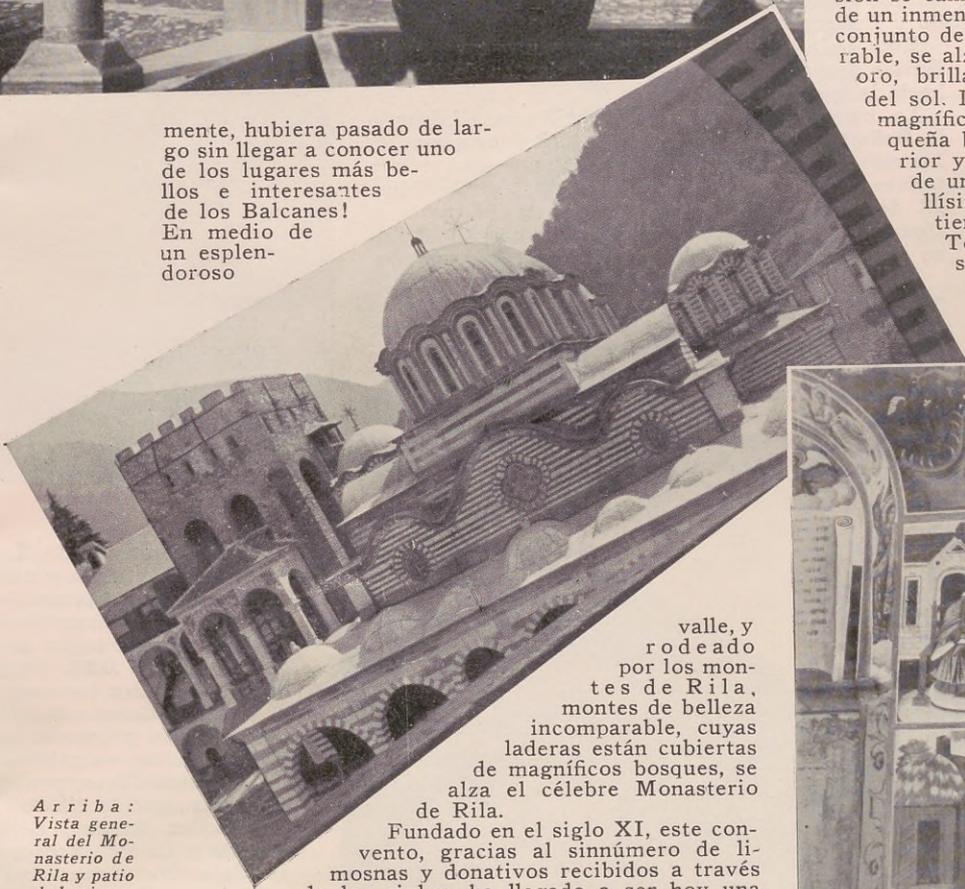
¡Rila! Nombre que trae a mi mente una serie de recuerdos imperecederos.

A la sazón me encontraba en Salónica y siempre recordaré el consejo que me dió el Cónsul de Bulgaria de aquella ciudad.

“Ya que piensa visitar mi país, no deje de ir a Rila. Le aseguro que, aunque para ello tenga que dar un rodeo de bastantes kilómetros, no le pesará. El Monasterio es una verdadera joya, y bien merece la pena de ser visto.” ¡Cuántas veces he recordado y agradecido este consejo, sin el cual, segura-



mente, hubiera pasado de largo sin llegar a conocer uno de los lugares más bellos e interesantes de los Balcanes! En medio de un esplendoroso



Arriba: Vista general del Monasterio de Rila y patio del mismo. Abajo: Las cúpulas de oro de la Basílica y Frescos de la Iglesia.

valle, y rodeado por los montes de Rila, montes de belleza incomparable, cuyas laderas están cubiertas de magníficos bosques, se alza el célebre Monasterio de Rila.

Fundado en el siglo XI, este convento, gracias al sinnúmero de limosnas y donativos recibidos a través de los siglos, ha llegado a ser hoy una poderosa y riquísima institución, cuyo nombre estuvo siempre íntimamente ligado a la historia del país. Particularmente durante los largos años de la ocupación turca fué éste el principal centro de cultura búlgara; centro en el cual se exaltaba el

sentimiento patrio, entonces tan perseguido. Dirige el Monasterio un obispo, que tiene bajo sus órdenes a cuarenta “popes”.

La comunidad pertenece a la Iglesia Nacional Búlgara, que es una rama separada de la Iglesia Griega Ortodoxa.

Los oficios se celebran en el idioma búlgaro antiguo, pero la doctrina y los ritos son idénticos a los de la Iglesia Griega.

Las dimensiones del edificio son imponentes y causan ya desde el exterior honda impresión en el visitante; pero una vez franqueada la puerta principal del convento, y cuando el viajero se asoma al patio interior del Monasterio, esta impresión se cambia en admiración profunda y verdadera. En medio de un inmenso patio rodeado por tres pisos de soberbias arcadas, conjunto de una grandiosidad y belleza arquitectónica incomparable, se alza la iglesia, cuyas cúpulas, cubiertas de láminas de oro, brillan con mil reflejos bajo los rayos esplendorosos del sol. La iglesia parece una preciada joya guardada en un magnífico estuche; y así es, efectivamente, porque esta pequeña basílica, con sus muros totalmente recubiertos interior y exteriormente por originales frescos, es una alhaja de un valor incalculable. El interior de la iglesia es bellísimo, y su iconostasio, de madera tallada y dorada, tiene hermosas pinturas de gran valor artístico.

Todos los frescos del templo son curiosísimos; representan las torturas del infierno, las tentaciones, el purgatorio, el cielo, etc. En un pequeño museo que

(Continúa en la pág. 23.)





PUERTOS DE LA CORDILLERA CANTABRICA

Por DIEGO QUIROGA Y LOSADA

(Fotografías del autor)

PUERTOS DE LA CORDILLERA CANTABRICA.—No pretendemos en estas cuartillas dar a conocer, ni someramente, todos los pasos por carretera de la cordillera cantábrica, ni mucho menos describirlos con el lujo de detalles que para cada uno deberíamos señalar. Sólo pretendemos dar una idea de algunos de ellos y mostrar al automovilista los puertos más interesantes de esa admirable cordillera, a fin de que se decidan a visitarlos y muchos cambien las rutas conocidas por otras menos frecuentadas y quizá más admirables y grandiosas.

Uno de los fines del automóvil debe ser conocer carreteras, recorrer comarcas, no limitándose, como en tiempos de las diligencias, a circular solamente por una ruta.

No vamos a describir cada carretera totalmente, eso lo hemos de hacer al dar a conocer circuitos turísticos, limitándonos por hoy a dar unas breves noticias de los puertos de Manzanal, Piedrafita, Leitariegos, Santa María y Somiedo, Pajares, Piedrafita de Caballo, Vegareda, San Isidro, Pontón, Vada, Piedrasluengas, Saja, Reinosa, El Escudo, San Pedro del Romeral, Estacas de Trueba, Portillo de la Sía, Los Tornos, Peña de Orduña, Barazar, Urquiola, Arlabán, Echegarate, Charrigorri, Azpiroz y Velate, dejando para otra ocasión los puertos del Pirineo, con el fin de poder dar una brevísima idea de los principales puertos por carretera desde Galicia a Cataluña, desde el Atlántico y Cantábrico al Mediterráneo.

Repetimos, amables lectores, que no pretendemos hacer ni un estudio técnico ni topográfico, ni mucho menos completo; sólo vamos a grandes rasgos citar algo de los puertos mencionados, para en otra ocasión seguir Pirineo adelante.

Sólo pretendemos con estas mal hilvanadas descripciones facilitar al excursionista en automóvil el conocimiento de los principales puertos desde Galicia al Mediterráneo.

PUERTOS DE MANZANAL Y PIEDRAFITA. Encuéntranse, como es de todos sabido, en la carretera de Madrid a La Coruña. El primero, entre Astorga y Ponferrada, cercano en gran parte a la línea férrea del Norte, con unos 1.150 metros de altitud, con grandes panoramas, y soberbio descenso para buscar la cuenca del Boeza, Torre, Bemibre, Dueñas, con su notable iglesia, y Ponferrada. Es un puerto que se cierra por la nieve en invierno algunas veces y muy propenso, como Piedrafita, a las nieblas.

Piedrafita se halla entre Villafranca del Bierzo y Becerreá, encontrándose a un lado, en tierras leonesas, Trabadelo, Vega del Valcarce y El Castro, y en tierra de Lugo, Dombos y Nogales.

Es un puerto muy interesante, pero pesado, mo-

nótono y más bajo que Manzanal, pues sólo llega a 1.100 metros su altitud.

A la izquierda, en dirección a La Coruña, hállase el famoso monte del Cebrero, y a la derecha, la Sierra y los Picos de Los Ancares y divisoria leonesa, astur, gallega.

PUERTO DE LEITARIEGOS.—El puerto de Leitariegos es admirable en su descenso hacia Asturias, en la carretera de León a La Espina y Luarca, por Murias de Paredes, Villablino, Villager, Brañas, Cangas del Narcea y Tineo.

Tiene de altura más de 1.200 metros y goza de unos panoramas y vistas bellísimas en su bajada a la cuenca del Narcea.

Hállanse en él pintorescos poblados, como Las Brañas, con típicos tejados de paja y césped de la más curiosa forma, Vimeda, Las Mestas, y ya abajo, Cangas del Narcea y la cuenca pintoresca de este río.

Por la parte leonesa no es tampoco desperdiable la región de Villager, y esa encañada por donde corre el río Sil en sus comienzos en dirección a Palacios del Sil y Ponferrada.

La zona minera de esta comarca, como las de Asturias en otras rutas, no son de agradable paso; nosotros todo lo decimos porque se mira a los viajeros por algunas gentes con aires y ademanes poco simpáticos. ¡Profundo error y falta de una verdadera educación ciudadana! El puerto de Leitariegos tiene un trazado muy agradable.

PUERTO DE SANTA MARIA Y SOMIEDO.—El puerto de Santa María y Somiedo se encuentra en una carretera nueva que va y une Cabrillanes con Pola de Somiedo. El primero, en tierras de León, y el segundo, en Asturias.

Esta carretera va de la de León a Leitariegos en la Magdalena por San Pedro de los Burros a Cabrillanes, Piedrafita de Babia, La Vega de los Viejos a Santa María del Puerto y Pola de Somiedo y Belmonte.

Ruta toda ella interesante, pero por terreno de fáciles desprendimientos y corrimientos de tierras hacia la cuenca del río Luna.

La comarca de Babia y Cabrillanes, divisando la Peña Oubiña, y los poblados del puerto son de los más interesantes y curiosos que conocemos, con típicas casas sobre riscos y panoramas espléndidos. El descenso a Somiedo y la ruta a Belmonte y ríos Somiedo y Narcea son magníficos, sucediéndose los túneles y pasos admirables de montaña.

PUERTO DE PAJARES.—¿Qué decir de este soberanísimo puerto, sito, como es sabido, en la ruta de León a Oviedo? Creemos que con señalar que desde Villamanín a Campomanes todo es una maravilla, ya está descrito, pero... debemos hacer notar las cercanías del ex Monasterio de Arbas, en tierras

de León, y el panorama inmenso que se descubre desde Valgrande, desde el hotel allí situado. Si el paisaje es colosal hacia Pajares pueblo, no lo es menos hacia Peña Oubiña, vista por el lado opuesto a como la vimos camino de Babia. Las praderías, los peñascos cercanos, los picachos lejanos, las basnas, carros sin ruedas para bajar la cosecha de los prados de la montaña, forman un conjunto admirado y admirable. ¡Qué circuito se puede hacer utilizando Pajares y Santa María del Puerto!

PUERTO DE PIEDRAFITA DE CABALLO.—Esta preciosa ruta por tierras leonesas y por las pintorescas hoces de Vegacervera, Cármenes y Piornedo, a la vista de Braña de Caballo, con sus 2.100 metros de altura, termina en la actualidad en el puerto de Piedrafita.

PUERTO DE VEGAREDA.—Otra preciosa carretera por tierras de León que atraviesa las hoces bellísimas de Nocedo y pasa por Valdellugeros, Redipuertas..., pero que termina en el puerto interesantísimo de Vegareda, debiendo seguir algún día a tierras astures por la cuenca del Aller.

PUERTO DE SAN ISIDRO.—Interesantísima ruta de León a Mie-



PUERTO DE PORTILLA DE LA REINA Y LLANAVES.—Precioso puerto en nueva ruta, que une Riaño con Potes, tierras de León con la Tierruca, por esa comarca bellísima y grandiosa de la Liébana, y que sirve con el puerto del Pontón, como antes decimos, para dar la vuelta a los Picos.

PUERTO DE PIEDRASLUENGAS.—En la divisoria de Palencia y Santander, en la carretera de Cervera de Pisuerga a Potes, hállase este puerto de mirador magnífico y con una altura de 1.400 metros, al pie de la inmensa Peña Labra. Toda la carretera desde Cervera es interesantísima, pero desde el Collado y Puerto de Piedrasluengas es algo portentoso al divisar la Liébana y los Picos de Europa. Esta pintoresca carretera del Puerto de Piedrasluengas pasa por esos picachos de la cordillera ibérica, entre los que se encuentra el llamado *De los tres mares*, porque las aguas que nacen en sus cercanías van a los tres mares de España por el Nansa, Pisuerga, Duero y Ebro. Esta ruta, desde Palencia, pasa por bellos monumentos y lugares históricos, bien sea la de Saldaña y Carrión de los Cordes o la de Olmos de Santa Eufemia, San Pedro de Moarves, Herrera de Pisuerga y el monumental Frómista. Siguiendo esta ruta desde el puerto de Piedrasluengas en dirección a Pesués



res por Boñar, Lillo, Lagos de Isoba, muy pintoresco puerto de San Isidro y bello y atrevido descenso a Flechosa, Cabañaquinta, Piñeres... ¡por típicas tierras de Asturias. Es una preciosa carretera por las cuencas de los ríos Porma, Braña y Aller, mereciendo citarse los dos lagos de Isoba, de curiosa leyenda.

PUERTO DEL PONTÓN.—Este admirable puerto, bello y grandioso entre los magnos, se encuentra en la carretera de León a Riaño y Cangas de Onís. Cuanto podamos decir de este puerto entre Riaño y Cangas, tanto en la parte de León como en el desfiladero astur, es pálido reflejo de la realidad. Es algo grandioso, único, maravilloso, por los panoramas que se descubren bien hacia el macizo occidental de los Picos de Europa, como hacia los Picos de Yordes, Buron y de la Cruz, como hacia esos cordales de La Espina y La Ponga o como al inmenso y profundo valle de Oseja de Sajambre y angosto desfiladero del Sella. ¡Qué circuito admirable, grandioso, único puede hacerse por el puerto del Pontón y el de Vada y Portilla de la Reina dando la vuelta a los tres macizos de los Picos de Europa! Es algo que no se olvida; algo sencillamente colosal y... con monumentos cercanos, como Covadonga, Lebeña, Santo Toribio de Liébana, Piasca...

En el ángulo superior: Collado de Piedrasluengas, entre Cervera de Pisuerga y Potes.

En el centro: Puerto de Pajares.

En el ángulo inferior: Puerto de Piedrasluengas, en la divisoria Palencia-Santander.

Al lado: Puerto de Azpiroz (Navarra).



por la cuenca del Nansa, se cruza el Collado de la Cruz, de sorprendentes panoramas, y por el precioso valle de Polaciones, limitado por la cordillera ibérica y los puertos de Saja y Sejos, se cruzará el escenario de D. José María de Pereda, en su genial obra "Peñas Arriba", con el atrevido paso de Bejo.

PUERTO DE POZAZAL O REINOSA. En la ruta de Palencia a Santander encontramos este puerto, que puede decirse que comienza en Pozazal y termina en Bárcena de Pie de Concha. Todo él es de lo más pintoresco, y no obstante tener mucha menos altitud que Piedrasluengas, que Tajahierro y que el Escudo, también se cierra en ocasiones durante el invierno. En ese recorrido de puerto se hallan preciosos monumentos, como Cervatos, Bolmir, Retortillo..., la ciudad de Reinosa y las conocidas y famosas hoces que llevan al viajero desde Reinosa a Bárcena de Pie de Concha por preciosos lugares típicamente montañoses, siguiendo el curso del naciente río Besaya.

PUERTO DE TAJAHIERRO O SAJA.—Entre Reinosa y la costa cantábrica, entre Campoo y Cabezón de la Sal, vemos este precioso puerto que algún día atravesó el Emperador Carlos V al desembarcar en esas costas y que tiene unos panoramas de excepcional grandeza. Es en parte la ruta de Pereda en su obra "Peñas Arriba", camino de Tudanca, y de fragosa y exuberante vegetación por la cuenca del río Saja. En sus altos hállanse aún las típicas cabañas de ganado que con inimitable donaire describe en su obra "Escenas Montañosas" el inmortal Pereda, y que allí están de veraneo desde junio a septiembre. Existe en las cercanías del puerto la calzada por la que subió y cruzó la cordillera aquella caravana de Carlos V que pasó por los bosques de Bárcenamayor y pernoctó en el poblado de El Tojo, en el corazón de la montaña. Si los panoramas hacia el Cantábrico son hermosos, no lo son menos los que se descubren hacia tierras de Campoo, hacia Reinosa, donde los poblados numerosos, el castillo de Argüeso, las casonas montañosas y el nacimiento del Ebro en Fontibre, le dan la mayor grandiosidad e importancia.

PUERTO DE EL ESCUDO.—En la carretera de Burgos a Santander y entre Cabañas de Virtus (Burgos) y Ontaneda (Santander) encuéntrase este conocido puerto de unos 1.000 metros de altura y de fortísimas rampas, que hasta hace poco eran temidas por muchos automovilistas; más de un coche tenía que *descansar* en su subida desde Santander, y... más de dos quemaron sus frenos en el descenso de Burgos al Cantábrico. Sus paisajes son encantadores, grandiosos desde el límite de Burgos. En el comienzo de este puerto, por el lado de Burgos, hállase el Balneario de Corconte, y en su principio por Santander, Alceda y Ontaneda.

PUERTO DE SAN PEDRO DEL ROMERAL.—Cercano al puerto de El Escudo hállase otro puerto de muy pintorescos paisajes por las cercanías de la Vega de Pas, que es el que nos ocupa y que, por numerosísimas revueltas y menos pendiente que El Escudo, cruza la divisoria y baja a Cabañas de Virtus. En este puerto son espectáculo notable las numerosas cabañas que se ven en las inmensas praderías y que dan un sello y carácter especial al paisaje. Es un cir-



Puerto de las Estacas de Trueba, entre Santander y Espinosa de los Monteros.

cuito muy interesante para cuantos se encuentran en los balnearios de Corconte, Alceda u Ontaneda dar la vuelta a estos puertos.

PUERTO DE LAS ESTACAS DE TRUEBA.—Entre Alceda, Ontaneda y la Vega de Pas (Santander) y Espinosa de los Monteros, en Burgos, atravesaremos el puerto llamado de las Estacas de Trueba. Precioso puerto de puro sabor montañoso, sembrado de cabañas pasiegas en sus prados, de curioso trazado, con más de 1.100 metros de altitud, de grandiosos panoramas sobre la Vega de Pas, puerto de la Braguía, costa cantábrica y picachos, como Castro Valnera, las Estacas..., que separan esta ruta y vertiente de la del Portillo de la Sía. Para los que se encuentren en tierras de la Montaña, para los que veranean en Santander, Solares, etc., etc., existe un maravilloso circuito de tarde, por el puerto de la Braguía, Vega de Pas, puerto de las Estacas de Trueba, Portillo de la Sía, Collado del Asón y puerto de Alisas, de bellezas sin par y un recorrido con cinco soberanos puertos de panoramas indescriptibles.

PUERTO DEL PORTILLO DE LA SIA Y COLLADO DEL ASON.—Entre Espinosa de los Monteros y el Cantábrico o Solares veremos el alto Portillo de la Sía, de grandiosos panoramas, y en el descenso tendremos hacia el Cantábrico dos carreteras, la que por el Gándara va a Ramales y Limpías o la que va a la cuenca del Asón por el collado imponderable de este nombre, baja a Arredondo por enésimas revueltas y... trepa nuevamente al puerto de Alisas, de grandes panoramas y en el corazón de la tierra pasiega. El recorrido, que damos al citar el anterior puerto de las Estacas, es algo colosal y grandioso.

PUERTO DE LOS TORNOS.—Situado entre tierras de Burgos y Santander, en la ruta de Villarcayo a Ramales y Limpías, es de extraordinaria grandeza, pero el más bajo de todos, pues no llega a los 800 metros de altura. Su recorrido es muy bello y puede formarse un interesante circuito desde Ramales al puerto que nos ocupa y por Espinosa de los Monteros al Portillo de la Sía, Collado del Ansón, Arredondo y Ramales.

PUERTO DE ORDUÑA.—De todos es conocido este puerto por encontrarse en la carretera de Bilbao a Burgos por Pancorbo; sólo diremos que es muy interesante, especialmente el paso de la Peña de Orduña y el poblado del histórico Santa Gadea del Cid.

PUERTO DE BARAZAR.—Situado entre Vitoria y Bilbao, por Castillo de Elejabeitia, sumamente interesante y de grandes panoramas.

PUERTO DE URQUIOLA.—Encontramos este bello puerto entre Vitoria y Durango, con panoramas espléndidos, sobre las peñas de Urquiola y Amboto, y con una estancia y buenos hoteles, muy grata en San Antonio de Urquiola, alto del puerto de su nombre.

PUERTO DE ARLABAN.—Entre Vitoria y Vergara, por Escoriaza y Mondragón, de bellos paisajes y panoramas de gran vegetación.

PUERTO DE ECHEGARATE.—Sito en la carretera de Madrid a Irún, por Burgos y Vi-

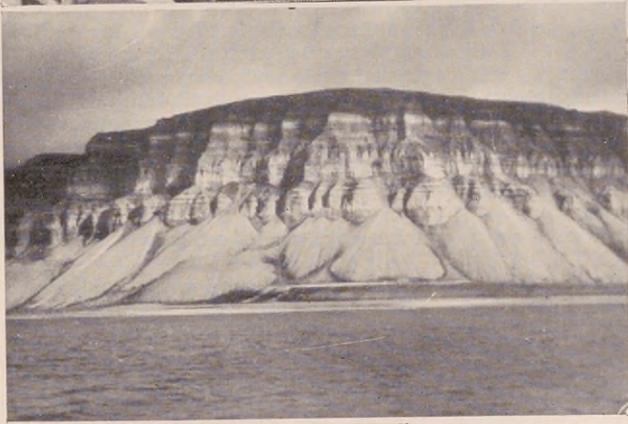
(Continúa en la pág. 30.)



Puerto de Echegarate.

PAGINA GRAFICA DEL "AMATEUR"

Un crucero a las regiones árticas y al cabo Norte es llevar al turista a admirar la inconmensurable grandeza del mar tranquilo, el paisaje de los hielos eternos, los afilados acantilados y los "fjordes" noruegos, los profundos valles sombríos y las risueñas aldeas de sus laderas, que desfilan ante los ojos atónitos del visitante y llevan a su ánimo una recia emoción inolvidable.



De izquierda a derecha:

- Temple Bay (Spitzberg).
- Barreras de hielos.
- Kings Bay (Spitzberg).
- Pareja de lapones.
- Renos tirando de los trineos.
- Balneario de Balholm (Noruega).
- Monumento a Amundsen en King.
- Cabo Norte (Noruega).

(Fotos J. M. Maquibar.)



SANTANDER, BILBAO Y SAN SEBASTIAN

Se reparten este año el Calendario de regatas de outboards



Walter Meade, pioner del fuerabordo en España y propagandista de los concursos para embarcaciones "modestas".

No se puede ocultar a estas alturas que el yachting autom6vil, en su 6nica especialidad que ha tenido alguna aceptaci6n entre nosotros—el fuerabordo—, ha decaído enormemente. Tuvo su apoteosis—precisamente en Bilbao—y es l6gico (?) que ahora se inicie la cuesta abajo. Pero, con todo, los Clubs siguen solicitando de la Federaci6n Internacional huecos en el Calendario..., aunque llegada la fecha no se celebren las regatas. Cuesti6n de costumbre.

Santander, Bilbao y San Sebasti6n figuran este a~o en el Calendario, adjudic6ndose a Santander el Concurso internacional con t6tulo que, sobre el papel, es el destinado a conseguir la inscripci6n m6s brillante.

He aqu6 las fechas:

5 al 10 de agosto... SANTANDER.
12 al 16 de agosto..... BILBAO.
18 al 20 de agosto..... SAN SEBASTIAN.

Si miramos a los precursores puede ser Walter Meade el primer "animador" del outboard en Espa~a. Con sus peque~os botes, con motores americanos Johnson, de serie, Meade hizo aqu6 la popularidad de fuerabordo. M6s tarde, Ricardo Soriano de Yvanrey, con cascos especiales y motores aut6nticamente de carreras, producidos por el mismo, y secundado por Jean Dupuy, llev6 a su m6xima brillantez esta clase de concursos, pero, a la vez, anul6 casi en absoluto las posibilidades de que compitiesen, con sus cascos y motores, los botes y motores americanos, de coste y entretenimiento infinitamente m6s accesibles a la mayor6a. Y 6sta puede haber sido una de las causas de la actual decadencia en Espa~a de este deporte.

Supongamos, por ejemplo, que fuesen aqu6 populares las carreras de coches de sport corrientes, de reducido costo, y que, por una reglamentaci6n poco adecuada o por el deseo de a~adir espect6culo a sus concursos, los organizadores diesen entrada en tales pruebas a coches de carrera, especiales, de elevad6simo precio. El 6xito de la organizaci6n ser6a grande el primer a~o, quiz6 el segundo tambi6n; pero... no pasar6a de ah6. Los pilotos de coches "normales" llegar6an a abstenerse por completo de participar; los de coches de carrera superespeciales se cansar6an de desembolsar dinero para mantener sus veh6culos. Y las carreras habr6an desaparecido.

Pues eso es lo que ha sucedido en Espa~a con las regatas de outboards. Exactamente eso mismo.

Y hay que lamentar que as6 haya sido, porque se ha dado, por un lado, al traste con los entusiasmos de Meade, el pioner, y de otro, con la capacidad, la iniciativa y la t6cnica excelente de Yvanrey y sus colaboradores.

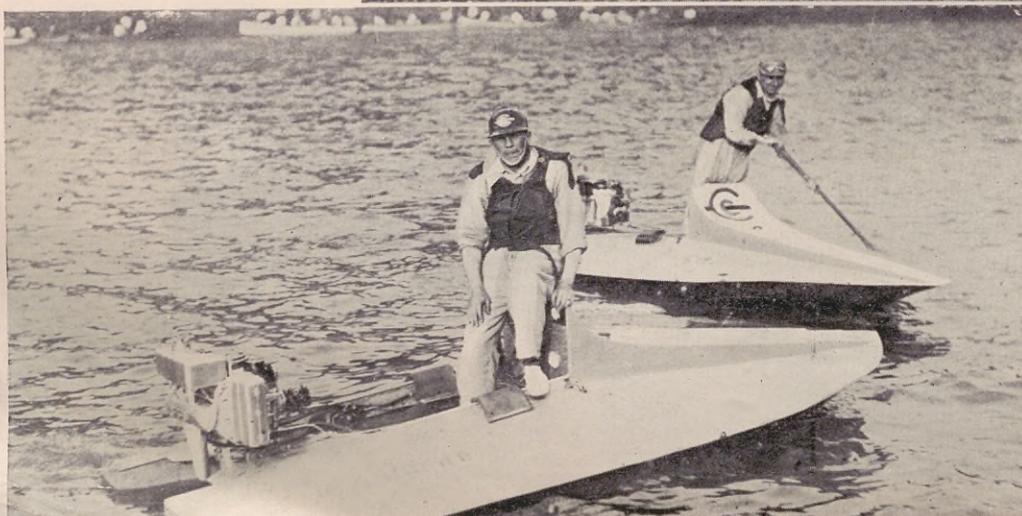
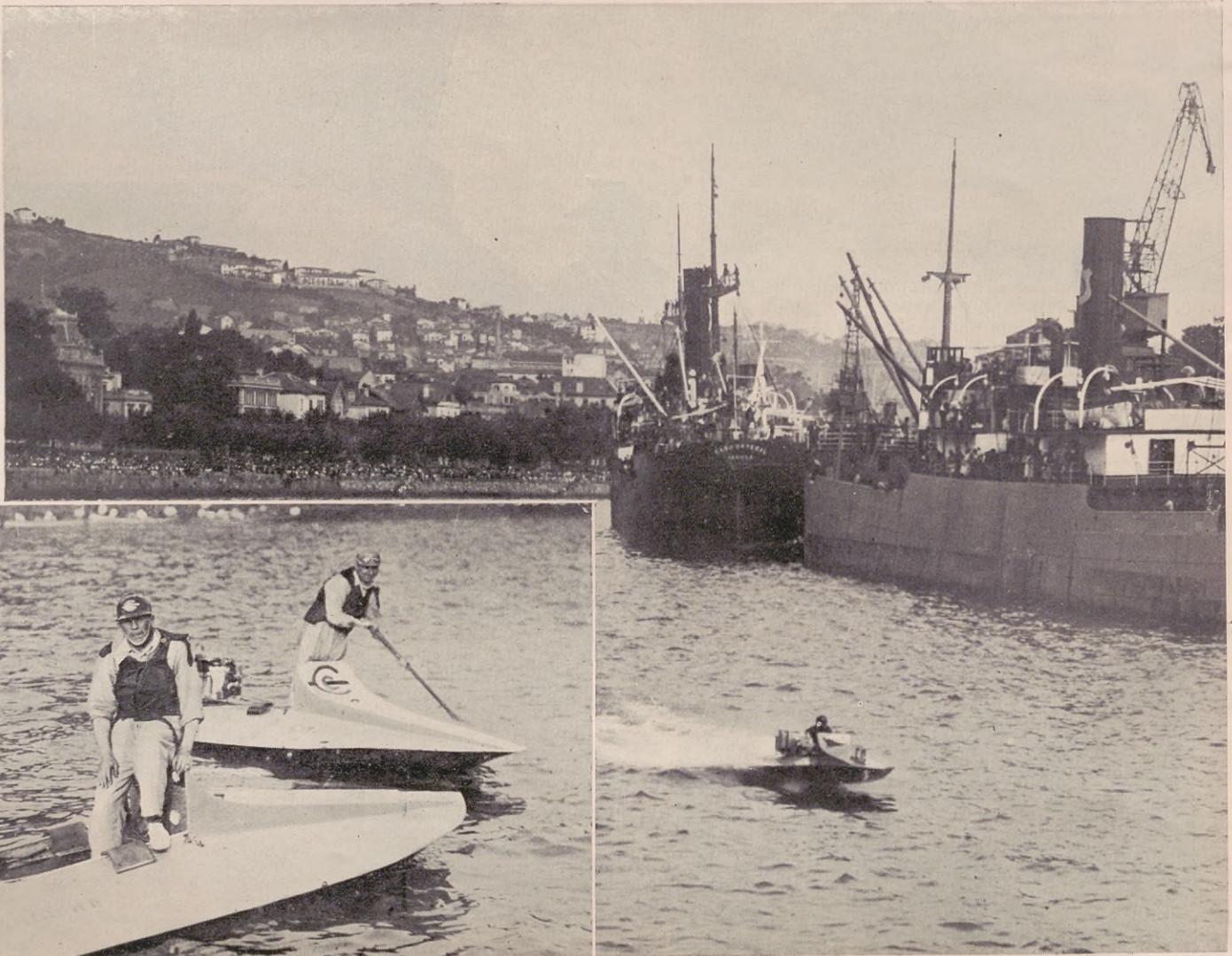
★

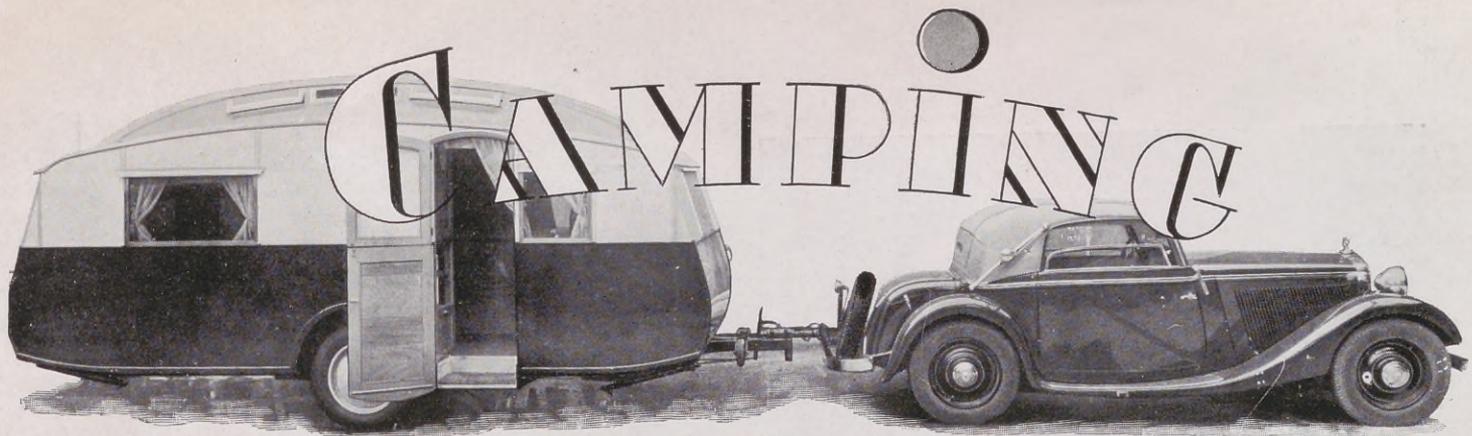
¿Habrá regatas este a~o? Porque el Calendario—ya lo hemos dicho—no garantiza nada. Quiz6 Santander se decida a montar su prueba. En Santander vive Meade. En Bilbao, donde todav6a no ha transcurrido un a~o sin que se celebren—m6s o menos importantes—estos concursos, puede llegar la ocasi6n de que se interrumpa esa tradici6n admirable de tenacidad y constancia. En San Sebasti6n..., el Club N6utico tiene la palabra.

A. F. N.

Ricardo Soriano y su fiel colaborador Amadeo Bonchon. Cascos cient6ficamente dise~ados, motores que tienen "algo" de la t6cnica de los antiguos "Talbot" "Grand Prix".

La r6a de Bilbao, escenario de espectacularidad 6nica para el p6blico, ha servido uno y otro a~o de circuito para las regatas de fuerabordos m6s importantes que se han verificado en Espa~a.





El "camping" o excursionismo a base de tiendas de campaña para pernoctar o pasar la noche no ha arraigado y apenas tiene cultivadores en nuestra región, como muy acertadamente apuntaba A. F. N. en el número anterior de esta revista.

En Vizcaya ha llegado a alcanzar un mayor incremento que en Guipúzcoa, pero de todas formas en cantidad exigua para tomarlo en consideración. Y no es porque el montañismo o simplemente excursionismo no tenga en nuestro país un gran número de adeptos, pues siempre que el tiempo acompaña un poco nada más, son centenares y miles los que abandonamos las ciudades y villas de nuestra residencia obligada, y bien a pie o en automóviles y autocars, motocicletas y bicicletas y otros medios de locomoción nos trasladamos a otros lugares—que es esto en esencia el excursionismo—, y de esa forma pasar el día o días, bien aprovechando el sábado inglés—el clásico "weekend"—, dos o más fiestas seguidas o bien unidas con algún "puente" providencial, y también las vacaciones reglamentarias que hoy en día disfrutan anualmente empleados y obreros, sin distinción.

El motivo de que el "camping" no haya cuajado en nuestra región hay que achcarlo principalmente a su pequeña extensión, a lo muy habitada que se encuentra y a la cantidad de medios de comunicación que la surcan.

En nuestra provincia no existen más que dos sierras que por su gran extensión son las más llamadas para practicar el "camping": Aitzgorri y Aralar. Y todavía no hace muchos años éramos bastantes los "chiflados" que con nuestras tiendas a cuestras—o a lomos de alguna caballería—nos adentrábamos en alguna de dichas sierras—principalmente, Aralar—, dispuestos a pasar algunos días con sus noches, al amparo del material más idóneo y eficiente que podíamos disponer. Acostumbrábamos alquilar un magnífico toldo del ferrocarril; por cierto que una noche nos sorprendió una tormenta tan pavorosa que nos vimos obligados a introducir dentro de la tienda al caballo y al burro que llevábamos para transportar el toldo, víveres y demás impedimenta, y en esa promiscuidad "sui generis" tuvimos que pasar aquella noche, que no es fácil olvidemos en todos los días de nuestra vida.

Pero desde que la Parzonería de Aitzgorri construyó en la campa de Urbia su simpático hostel-refugio, y "Los Amigos de Aralar" su coquetón albergue de Igaratza, en el corazón de la sierra de Aralar, declinó en nosotros la ilusión por el "camping", y actualmente es raro encontrar las blancas tiendas en nuestras

dos principales sierras, que, a más de los refugios indicados, cuentan con dos magníficas hospederías en Aranzazu y San Miguel de Excelsis, y ante ese cúmulo de comodidades, son contados los que se deciden a probar fortuna bajo las tersas lonas.

En Guipúzcoa tenemos lugares magníficos y apropiados para hacer "camping", entre los que Larraitz es uno de los más bonitos y espectaculares. Pero en general puede afirmarse que todos los collados o puertos que atraviesan nuestras carreteras son adecuados para ello. Así, el puerto de Iturburu (Vidania), Lapur-venta (Goyaz)—cerca del cual tiene el pintor Zuloaga un bonito albergue—, alto de San Antón (Berástegui), y cien lugares más que no citamos para no hacer interminable esta relación. También en las proximidades de nuestras playas suelen encontrarse sitios muy a propósito, como en Fuerterrabía, Zaráuz, Orio, etc. En este punto establecieron su campamento en agosto de 1934 un nutrido grupo de excursionistas del "Camping Club", de Londres, capitaneados por el Sr. J. A. C. Champion, gran entusiasta de nuestro país, a quien tuvimos el gusto de saludar y ofrecernos en representación de la "F. V. de A.". El año anterior habían acampado en las proximidades de Fuerterrabía.

En ocasiones, el "camping" sirve para resolver serios problemas de alojamiento, pues hallándonos un verano en Zaráuz recordamos que un buen amigo de Bilbao nos interesó le buscáramos una cama para varios días, pero aquel año fué tal la afluencia de veraneantes—coincidía, además, que eran las fiestas de la Virgen—que no pudimos encontrarla, y tuvimos que avisarle que tendría que dejar su viaje para otra mejor ocasión. Pero no se arredró por eso; caballero en su magnífica "moto" y llevando detrás su tienda de campaña—"Etxe Zuri" era su nombre—se presentó en Zaráuz y montó su casita en Mendilauta—al final de

la playa—, y cuál no sería nuestra sorpresa al recibir una tarjeta ofreciéndonosla. Y en ella pasó varios días tan tranquilo como si hubiera estado alojado en el más lujoso hotel.

He aquí una derivación práctica y económica del "camping", pues desgraciadamente no todos se hallan en condiciones de pasar unos días de veraneo en el hotel de una playa de moda; y reuniéndose dos o tres amigos y disponiendo de una modesta tienda, pueden resolver el problema de "gastar" sus vacaciones con poco castigo para sus bolsillos respectivos. Y aunque no fuera más que en estos casos, sería interesante y conveniente fuera divulgándose el



... y llevando detrás su tienda de campaña "Etxe Zuri", se presentó en Zaráuz y montó su casita en Mendilauta.

(Foto Labayen.)



El "camping" acerca la montaña. Allí donde se encuentra un lugar agradable tiende la lona el montañero. Al día siguiente podrá realizar interesantes recorridos alrededor del punto elegido como base de sus correrías.

(Foto Archivo Bilbao Goyoaga.)



La tienda para auto-campistas une la amplitud necesaria para los turistas y la comodidad de una altura conveniente.

(Foto Archivo Bilbao Goyoaga.)

"camping", ya que hoy en día se mira más a la utilidad práctica que a otros razonamientos, por las dificultades cada día mayores de la vida, que obligan a excluir la práctica de otros deportes costosos, entre los que no puede incluirse el "camping".

F. M. L.

"EL HOMBRE DE LAS CAVERNAS" DICE.

El "camping" constituye uno de los más simpáticos deportes de aire libre. Es el ideal de muchos y la realización de solamente unos cuantos, debido a que no se han decidido a adquirir el imprescindible material, que queda reducido a la tienda de campaña, el saco de dormir y el pequeño material para condimentar los alimentos.

Son muchos los que se encuentran ante la perplejidad de conocer exactamente cuál es el tipo de tienda que han de adquirir.

La casa Hijos de Juan Bilbao y Goyoaga, de Deusto, tiene admirablemente montado este servicio de información y modelos de tiendas para todos los gustos, especialmente dibujados para las diversas actividades campistas.

Siendo el "camping" deporte que puede practicarse con igual intensidad en la montaña, en el campo o en la playa, los diversos modelos de tiendas se ajustan exactamente a los requerimientos de cada campista.

Los modelos ligeros y extraligeros tienen su campo de acción en la montaña, donde el peso es una cuestión primordial, ya que ha de ser el alpinista quien por sus propios medios lleve la tienda en el saco de monte hasta el lugar elegido para acampar.

Modelos más amplios se encuentran en el mercado, para "ciclo-camping", para dos o más personas, teniendo en cuenta que el ciclista puede llevar con mayor comodidad un peso determinado.

Finalmente, los modelos para auto-campistas, es decir, para personas que se trasladan a los lugares de "camping" por medio de automóviles, las tiendas son de mayor capacidad y están dotadas de un máximo de confort, siendo más pesadas, como es natural, ya que en este caso la cuestión del peso no tiene una importancia decisiva.

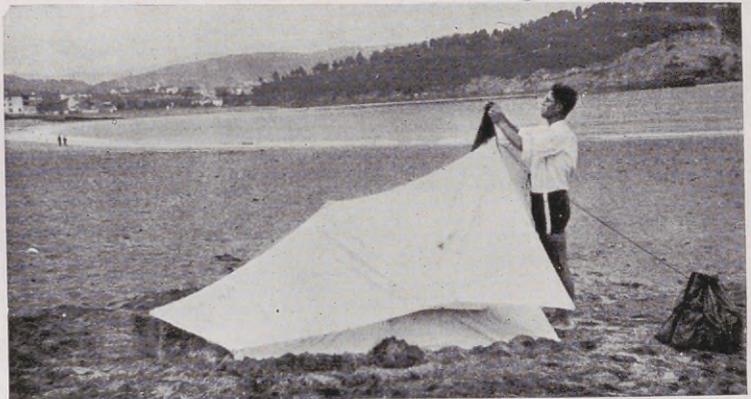
El "camping" es uno de los deportes más en boga en Francia y en Inglaterra en la actualidad, y que está tomando verdadero incremento en nuestro país.

El País Vasco se presta admirablemente para la práctica del "camping" con toda intensidad, pues sus relieves etnográficos y orográficos, su admirable campiña y su maravillosa costa prestan al aficionado a la vida de libertad y de aire libre hermosos rincones, floridos valles, cumbrones airosos, playas de candentes arenas y acantilados donde la brisa marina llega cargada de yodo y sal, y donde se mezclan convenientemente los gratos olores de pinos y eucaliptos con los del bravío Cantábrico.

Con la tienda de campaña se conquista la libertad y el reposo en medio de la Naturaleza, lejos del trajín de la ciudad, junto al arroyo que discurre mansamente a la vera del frondoso bosque, junto a la ingente mole rocosa de la montaña, que es la meta del alpinista, o a orillas del mar, sobre la arena que las olas traen y llevan en su continuo ajeteo.

Pudiendo disponer de una tienda de campaña, los fines de semana se pueden pasar agradablemente, así como las vacaciones estivales, gozando doblemente del reposo y de la cura de salud con soltura de movimientos y en un ambiente simpático y alegre.

El "camping" es un complemento valioso para la preparación de excursiones, para la práctica del turismo, para la playa y para todo lo que signifique vida activa, movimiento, aire libre, luz y sol.



En la playa, la independencia de la tienda de campaña añade un nuevo placer al saludable baño.

(Foto Archivo Bilbao Goyoaga.)



Marca de fábrica

HIJOS DE JUAN BILBAO Y GOYOAGA

Fábrica de tiendas,
lonas y velamen

Fundada en 1833

DEUSTO-BILBAO (Vizcaya)

Un magnífico servicio técnico del Automóvil Club de Checoslovaquia



Un coche del servicio técnico.

El "Autoklub Republiky Československé", llevado de su afán de cumplir una de las principales labores de los clubs automovilistas, es decir, la de favorecer la explotación segura y económica de los vehículos, ha creado un servicio técnico, cuya importancia radica en que los automóviles se encuentran bajo el control permanente del servicio, por el que garantiza a los asociados una revisión cierta y desinteresada.

Para la creación de este servicio técnico, la A. K. R. C. se ha inspirado en las experiencias de las organizaciones extranjeras que ya se ocuparon de esta cuestión. El Autoklub R. C., deseando poder ser útil a todos sus asociados sobre todo el territorio checoslovaco, ha creado unos puestos móviles susceptibles de satisfacer las exigencias de todos los socios del club. No obstante, en los grandes centros, los asociados tienen a su disposición unos puestos fijos.

El A. C. R. considera, ante todo, su servicio técnico como una medida preventiva, dando a los automovilistas la posibilidad de mantener su coche en perfecto estado y asegurarse así su explotación. Este servicio no ha sido creado bajo el principio de la policía rutera, sino con el fin preventivo de evitar los accidentes que pueden ser causados por defectos mecánicos o técnicos.

Este servicio fué creado por el A. R. C. en el mes de septiembre del año pasado, y durante su corto funcionamiento ha obtenido un gran éxito, no solamente entre los socios del club, sino también en el público y en los administradores del Estado.

ORGANIZACION DEL SERVICIO TECNICO

El Autoklub R. C. ha adquirido y equipado con instrumentos auxiliares y aparatos de medidas cuatro coches cuya carrocería está construída en forma de armario. Estos coches forman los puestos móviles de control, mientras que los dos puestos permanentes están formados por dos remolques equipados de una forma análoga.

Los puestos móviles visitan dos veces por año a los asociados en las secciones del Autoklub R. C. sobre todo el territorio del país, de forma que todo socio tiene la posibilidad de que su coche sea revisado sin tener que recorrer grandes distancias.

Los empleados encargados de las revisiones técnicas son escogidos entre los antiguos jefes de talleres de reparación y empresas de este género, y condición exigida al ser contratados es que hayan practicado durante diez años en esta rama del automóvil. Antes de contratarles, estos empleados técnicos son sometidos a un examen profesional, práctico y teórico.

EXAMEN DE LOS COCHES

Por estos exámenes se determina exactamente el estado del vehículo y si todas sus instalaciones funcionan bien.

La visita del vehículo consiste en revisiones sucesivas del motor, del encendido, del eje delantero, del ajuste de los resortes, de la dirección, de la caja de velocidades, del árbol del cardán, del puente trasero, del diferencial, de la carro-

cería, del alumbrado y del equipamiento del vehículo. También se examina el funcionamiento preciso de los frenos, determinando su eficacia total. Terminado el control, se hace entrega al propietario de un acta, en el que se hace constar el estado del coche revisado y se indican no solamente sus faltas, sino también las reparaciones que necesita. El puesto de control entrega asimismo un certificado de la prueba de los frenos.

Como estas revisiones se realizan dos veces por año, aseguran suficientemente la seguridad de la circulación.

RESULTADOS DE LOS CONTROLES

Los controles técnicos tienen principalmente por objeto constatar los defectos de la dirección, de los frenos, del alumbrado y de los amortiguadores de los choques. Por la comprobación oportuna y por la reparación de estas faltas se pueden prevenir los accidentes serios. Y en la segunda revisión del mismo vehículo, el servicio técnico comprueba que no se ha faltado a su finalidad bajo el punto de vista educativo. La mayoría de los propietarios envían sus coches defectuosos a los talleres de reparación inmediatamente después del control. El acta representa para el taller de reparación una buena guía, y para el propietario del vehículo la garantía de que serán reparados los defectos señalados. El Autoklub R. C. es el primer club de la Asociación Internacional de Automóviles Clubs Reunidos, que ha organizado tal servicio técnico. Y, dado el éxito que ha conseguido su implantación, se ha ofrecido a las entidades similares de Europa que quieran conocer detalladamente el funcionamiento del mismo para facilitarles todos los informes y la documentación que deseen.

EL MONASTERIO DE RILA

(Continuación de la pág. 15.)

posee el convento se guardan objetos y bordados de gran valor, que causan la admiración del visitante.

Rila reúne tales atractivos por su belleza y por la paz y la quietud que se respira en todo el Monasterio, que el célebre periodista americano James David Burchier, gran amigo de los búlgaros y ferviente admirador de Rila, pidió antes de morir ser enterrado muy cerca del Monasterio que él tanto amó y admiró en vida; y allí, en una terraza natural del terreno, en un sitio desde el cual se domina todo el valle y el convento, yace en una tumba sencillísima el gran escritor que quiso ser enterrado en medio de su paisaje preferido.



El interior de un coche.

EL "PICADO" Y LOS ANTIDETONANTES

Por VICENTE BORDERAS

Todos los automovilistas han experimentado más de una vez que en determinadas condiciones el motor de su coche, en lugar de sonar con el ruido regular de las explosiones, produce un martilleo metálico especial a la vez que presenta bruscas variaciones en su velocidad y potencia. La aparición de ese ruido molesto está íntimamente relacionado con la forma de verificarse la combustión en el interior del cilindro.

Se sabe, en efecto, que, dada una mezcla gasificada de aire y carburante, existe una presión fija, por encima de la cual su combustión, originada por la chispa de la bujía, en vez de propagarse en el seno de la mezcla con una velocidad relativamente reducida, del orden de las decenas de metros, alcanza velocidades que pueden llegar a ser superiores al kilómetro por segundo. Esta combustión brutal es lo que se llama *detonación*, y puede ocurrir a veces espontáneamente, sin que sea iniciada por la chispa, simplemente a consecuencia de la elevada compresión (autoencendido). Cuando tiene lugar repetidamente en todos los cilindros, está acompañada del ruido metálico característico que en el argot automovilista viene llamándose *picado* y cuyas desagradables consecuencias, para la conservación del motor, conocemos por experiencia.

La naturaleza física de este fenómeno, variable según el carburante empleado, ha intentado explicarse mediante numerosas hipótesis que sucesivamente iba rechazando la experiencia conforme se perfeccionaban el conocimiento del motor de explosión y la composición de los combustibles.

En la actualidad la explicación más probable es la que atribuye la detonación a la presencia de peróxidos, procedentes del desgarramiento de la molécula de los hidrocarburos, cuya formación estaría favorecida por las temperaturas elevadas que resultan en la compresión. Estos peróxidos, que no son en definitiva más que verdaderos almacenes de energía latente, la liberarían de una manera brusca bajo la acción de la chispa del encendido, determinando una combustión casi instantánea de la masa gaseosa que les rodea.

Desde luego, como ya hemos indicado, los diferentes carburantes no tienen la misma aptitud frente al fenómeno de la detonación, y no es la esencia corriente de automóvil quien la presenta en menor grado; detona al alcanzar una relación de compresión alrededor de 4,5, y así se explica que *pique* un motor movido con gasolina corriente cuando se le pide un esfuerzo mayor de lo normal a un régimen bajo de revoluciones. Por la misma razón no puede emplearse sola la esencia de petróleo en motores de elevada compresión.

Estos inconvenientes han pretendido remediarse mediante determinados productos, llamados *antidetona*tes, que, agregados en mayor o menor proporción al carburante, le aumentan su resistencia al autoencendido.

El antidetonante por excelencia, en cuanto a su eficacia y a la mínima dosis que resulta eficiente, es el *plomo-tetraetilo*; pero que, desgraciadamente, no está exento de peligros, no sólo en lo que respecta a la conservación del motor, sino en cuanto a su toxicidad.



En cuanto a lo primero, el óxido de plomo que resulta de su combustión no es eliminado totalmente por el escape, sino que en parte queda en las paredes de la cámara de explosión y en las válvulas, con el riesgo de que la acción reductora de la carbonilla, con la que forma una masa grisácea, y la de los gases no quemados, lo conviertan en plomo y éste, a las temperaturas del motor, pueda alearse con el acero y volver agria y quebradiza la aleación. En cuanto a su toxicidad, constituye una amenaza para la salud de los obreros encargados de su preparación, para los que han de manejar posteriormente la gasolina y para la multitud, que está expuesta a respirar los gases expulsados, que contienen dosis muy elevadas de compuestos de plomo si la aireación no es la suficiente. Las autoridades sanitarias de algunos países se han encargado de poner de manifiesto estos riesgos, llegándose a afirmar que en locales cerrados (garajes, etc.) o calles estrechas podrían provocarse fácilmente intoxicaciones saturninas.

Otros compuestos órgano-metálicos gozan de parecidas propiedades antidetonantes, aunque sea en grado menor, y del mismo modo otras muchas sustancias, como el benzol, naftalina, antraceno, alcohol ordinario, derivados aminorados..., etc., rebajan al ser mezclados con la gasolina corriente su tendencia a la detonación; pero necesitan entrar en elevada proporción para que su presencia tenga cierta eficacia, que en algunos casos puede alcanzar valores superiores a su solubilidad en la esencia, lo que restringe su empleo.

La acción antidetonante de estos compuestos se ha estudiado prácticamente en motores especiales, generalmente fijos y monocilíndricos, cuya relación de compresión puede hacerse variar a voluntad entre límites extensos y dotados algunos de artificios y aparatos registradores que permiten medir las diferencias de presión originadas en marcha normal y durante la aparición del *picado*. Así es como se ha puesto de manifiesto la formación de peróxidos, la influencia de la onda explosiva y ha permitido establecer una

escala para conocer la aptitud a la detonación de los diferentes carburantes.

La unidad aceptada en la actualidad es el llamado *número de octano* y la determinación del poder antidetonante se practica hallando la compresión máxima a que puede someterse en el motor de ensayo un carburante dado sin que aparezca el *picado*, y a continuación, sin variar la compresión, se sustituye la esencia ensayada por heptano normal (hidrocarburo muy detonante) y se agregan volúmenes crecientes conocidos de iso-octano (2-2-4 trimetilpentano) hasta hacer desaparecer el *picado*. Suponiendo constantes en toda la experiencia las condiciones de marcha del motor, es evidente que ambos carburantes tienen la misma aptitud.

Se llama, según esto, número de octano *el tanto por ciento en volumen de iso-octano necesario para constituir con el heptano normal una mezcla equivalente al carburante ensayado, desde el punto de vista de la detonación*. Es decir, que cuanto mayor sea ese número, tanto mayor será la resistencia a la detonación del carburante.

Tiene esta escala el inconveniente de que no es lo suficientemente extensa cuando se trata de productos ricos en benzol, por ejemplo, porque el octano puro detona al alcanzar una compresión de siete, al paso que el benzol resiste compresiones próximas a 15. Aun así y todo, es la unidad que se ha aceptado para los carburantes corrientes.

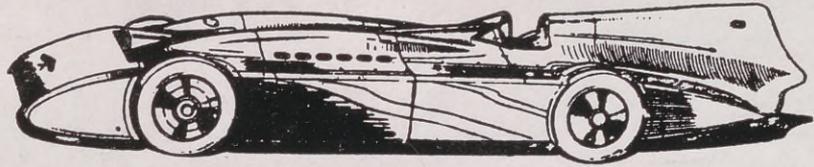
Hemos ya indicado de pasada que la esencia de petróleo presenta fácilmente el fenómeno de la detonación; ahora podemos añadir, precisando más, que su número de octano oscila alrededor de 50, y como esta aptitud está íntimamente relacionada con su composición y se reconoce un paralelismo entre el autoencendido y la temperatura de inflamación, las refinerías de petróleo han tratado de lograr productos de mejor calidad y mejorar el rendimiento en ligeros, mediante manipulaciones especiales: *cracking*, hidrogenación catalítica, etc.

Por otra parte, han aparecido en el mercado una multitud de preparados para elevar el número de octano de la gasolina, mezclándolos con ella en dosis relativamente pequeñas, a cuyos productos activos principales ya hemos aludido. No todos, ciertamente, son inofensivos respecto del motor o de la salud pública, ni tienen a veces toda la eficacia que fuera de desear; pero, desde luego, aquellos cuya fórmula ha sido científicamente establecida rinden un buen servicio al automovilismo y en el porvenir han de resultar indispensables conforme vaya aumentando la compresión de los motores como medio para mejorar su rendimiento.

Y para terminar esta reseña, haremos mención de los numerosos trabajos de investigación científica y técnica que se llevan a cabo en los centros dedicados al estudio de los carburantes, entre los que merecen citarse las tentativas de sustitución de los productos naturales, amenazados de agotamiento, por los obtenidos artificialmente y las experiencias que han puesto de manifiesto las relaciones entre el poder antidetonante y las propiedades físicas o la estructura molecular.



MALCOLM
CAMPBELL,
RECORDMAN
ABSOLUTO:
484,619 kms.
POR HORA



LOS RECORDS DEL MUNDO
OFICIALES EN 1.º DE ABRIL DE 1936

RECORDS		Fechas	Lugar	Conductores	Marca	Tiempo	Velocidades kms. por hora
Distancia	Salida						
1 kil.	Lanzada	7/3/35	Daytona	Sir Malcom Campbell	Campbell - Spécial	8"10	444,444
1 mil.	"	3/9/35	Salt Beds	"	"	11"955	484,619
5 kil.	"	"	"	"	"	38"2875	470,127
5 mil.	"	7/3/35	Daytona	"	"	1'11"60	404,583
10 kil.	"	26/2/32	"	"	Napier-C. S.	1'33"725	384,102
10 mil.	"	24/3/36	Reichsautobahn	Hans Stuck	Auto-Unión	3'22"255	286,451
1 kil.	Paraco	20/10/34	Avus	"	"	22"025	163,451
1 mil.	"	30/10/34	Gyon	R. Caracciola	Mercedes-Benz	30"71	188,656
50 kil.	"	24/3/36	Frakfurt	Hans Stuck	Auto-Unión	11'17"00	265,879
50 mil.	"	"	"	"	"	17'55"40	269,371
100 kil.	"	"	"	"	"	22'49"00	262,966
100 mil.	"	"	"	"	"	36'08"20	267,209
200 kil.	"	15/9/35	Salt Beds	G. E. T. Eyston	Speed of the Winds	46'50"5353	256,179
200 mil.	"	6/8/35	"	D. A. Jenkis	Duesenberg	1 h. 19'05"537	244,171
500 kil.	"	"	"	"	"	2 h. 03'11"576	243,520
500 mil.	"	15-16/7/35	"	John Cobb	Napier-Railto- spécial	"	"
1.000 kil.	"	"	"	John Cobb et T. Rose-Richards	"	3 h. 23'10"069	237,637
1.000 mil.	"	"	"	"	"	4 h. 17'06"462	233,365
2.000 kil.	"	16-17/9/35	"	"	"	6 h. 53'59"366	233,244
2.000 mil.	"	"	"	G. E. T. Eyston	Speed of the Winds	8 h. 37'02"559	232,089
				C. S. Staniland A. Denly	"	"	"
3.000 kil.	"	"	"	"	"	14 h. 00'53"808	229,661
3.000 mil.	"	"	"	"	"	12 h. 56'14"142	231,888
				"	"	21 h. 18'51"838	226,514
4.000 kil.	"	"	"	"	"	17 h. 29'03"220	228,778
4.000 mil.	"	8-11/5/34	Montlhéry	Perrot, Dhome, Girod	Delahaye	36 h. 13'56"32	177,669
5.000 kil.	"	16-17/9/35	Salt Beds	G. E. T. Eyston, C. S.	Speed of the Winds	22 h. 07'23"339	226,008
				Staniland et A. Denly Perrot, Dhome, Girod	"	"	"
5.000 mil.	"	8-11/5/34	Montlhéry	"	Delahaye	45 h. 29'57"50	176,853
10.000 kil.	"	"	"	"	"	59 h. 20'15"84	168,527
10.000 mil.	"	22-29/7/35	"	Marchand, Fortin, Vaillant, Le Roy de Présalé, Dusanter	Citroën	111 h. 28'11"26	144,375
				"	"	"	"
15.000 kil.	"	"	"	"	"	103 h. 38'35"50	144,727
15.000 mil.	"	17-27/9/29	"	Marchand, Morel, Kiriloff, de Présalé, Marchand, Fortin, Vaillant,	Voisin	175 h. 26'09"60	137,600
20.000 kil.	"	22-29/7/35	"	Le Roy de Présalé, Dusanter, Tomine	Citroën	141 h. 32'17"58	141,249
				Marchand, de Présalé, Bedecot, Fortin	Austin-spécial- Yacco	239 h. 02'30"30	134,649
20.000 mil.	"	19-4/2/5/34	"	"	Voisin	181 h. 16'29"75	137,912
25.000 kil.	"	17-27/9/29	"	Marchand, Morel, Kiriloff, de Présalé	"	"	"
25.000 mil.	"	19/4-2/5/34	"	Marchand, de Présalé Bodecot, Fortin	Austin-spécial- Yacco	297 h. 06'57"87	135,413
				"	"	"	"
30.000 kil.	"	"	"	"	"	220 h. 56'25"74	135,783
30.000 mil.	"	26/4-24/5/33	"	C. & L. Marchand, Le Roy de Présalé, B. Fortin, E. Berteaux, R. Bodecot, A. Vaillant, J. Delépine, C. Duvivier	Citroën	386 h. 27'11"16	124,932
				C. Marchand, de Présalé, R. Bodecot, Fortin	"	"	"
35.000 mil.	"	19/4-2/5/34	"	"	Austin-spécial- Yacco	259 h. 20'27"44	134,957
				"	"	"	"
40.000 kil.	"	"	"	"	"	295 h. 26'10"98	135,393
40.000 mil.	"	26/4-24/5/33	"	C. & L. Marchand Le Roy de Présalé, R. Fortin, E. Berteaux, R. Bodecot, A. Vaillant, J. Delépine, C. Duvivier	Citroën	531 h. 27'18"60	121,127
				"	"	"	"
45.000 kil.	"	"	"	"	"	360 h. 07'41"09	124,956
50.000 kil.	"	"	"	"	"	400 h. 34'51"06	124,819



AUTOMOVIL CLUB DE GUIPUZCOA

ALTAS

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

De San Sebastián: Don Julio Garbayo Araiztegui.
Don Angel Martínez Borque.
Don Buenaventura Patiño y Fernández Durán.
Don Benigno A. Hermida.
Don Diego Quiroga Losada (Marqués de Santa María del Villar).

Don Pablo de Churruca (Marqués de Aycinena).
Don Alfonso Alfonso.

De Tolosa: Don Andrés Luis Richard y Demesy.

De Rentería: Don Alfred Edmond Tavernier.

BAJAS

Con gran pesar hemos de registrar las bajas por fallecimiento de los señores asociados siguientes:

Don José Azqueta.
Don Francisco Grandmontagne.
Don Fernando Ligués.
Don Valentín Orbea.

A sus muy estimados familiares les significamos nuestra más sincera condolencia.

SERVICIOS

Entre los servicios que proporciona el A. C. G. a sus asociados figuran los siguientes:

Facilita trípticos y carnets de paso de Aduanas para el paso de fronteras de los coches de su propiedad.

La tarifa de dichos documentos es la siguiente:

Tríptico para Francia, incluido el cuaderno español de exportación temporal, valedero por un año	25 pesetas.
Trípticos para cada una de las demás naciones.	30 —
Carnet de paso de Aduanas (valedero para varias naciones)	60 —

Permisos internacionales de conducir y circular, facilitados gratuitamente a los señores socios, documentos de uso obligatorio para circular en automóvil por el extranjero.

Suministro de neumáticos, aceites, accesorios, etc., etcétera, con descuentos especiales.

Itinerarios para toda clase de recorridos por España y el extranjero.

Venta de guías y mapas de carreteras, con descuentos especiales.

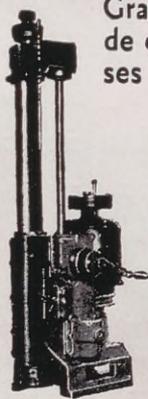
Toda clase de informes para viajes por el territorio nacional y por el extranjero.

La Compañía de Seguros "OMNIA", Oficial del Automóvil Club de Guipúzcoa, concede en sus pólizas de seguros condiciones especiales a los miembros de esta entidad.

En el Circuito de Lasarte, los días en que se celebren carreras de automóviles, los señores socios tendrán derecho a un asiento de tribuna gratuito, así como la libre entrada de su automóvil en el recinto reservado a los mismos.

La Secretaría del Club se encarga de gestionar todo lo concerniente a la matriculación de coches, cambios de propiedad, obtención de carnets de conducir, pago de patentes de rodaje, etc., etc.

Cuota mensual: 5 pesetas.

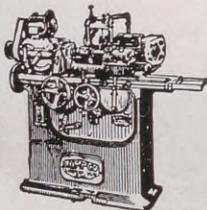


Grandes ganancias en la rehabilitación de cilindros de motores europeos, ingleses y americanos, con la rectificadora Lempco.

REPERFORA cilindros de 2,2" a 4 3/8", por 10" de profundidad, incluyendo los del Ford, Plymouth y los de camiones pequeños. La herramienta de acabado superfino, de tipo patentado, suministrada con la rectificadora Lempco, da el último corte al metal, produciendo un acabado cuya suavidad equivale a una afinación de 2500 millas.

Embolos Elipticos-Nuevos Metales de Embolo

Seis velocidades de husillo de rápido cambio y seis alimentaciones de mesa de rápido cambio aseguran cualquier grado de acabado deseado en émbolos de todo tamaño y de todo material. Resultados excelentes. **EL CONTORNO ELIPTICO SE TORNEA Y ESMERILA.** Los émbolos elípticos se instalan ahora en el 90% de los automóviles modernos.



Esmeriladora de émbolo

Pídanos ahora mismo catálogo de todos nuestros equipos, entre los cuales se incluyen tornos de tambor de freno, prensas hidráulicas, perforadoras de cojinetes en línea, árboles de eje trasero, coronas, piñones, engranajes de cambio de marcha, tambores de freno, engranajes de volante de motor, etc.

LEMPCO

PRODUCTOS, INC.

Bedford, Ohio, E.U.A. Dirección telegráfica: Lempco

AGENTES PARA ESPAÑA:
IMPORTADORA DE ACCESORIOS, LTD.
BILBAO

EXIJA LEMPCO A SU PROVEEDOR HABITUAL.



Motorismo Guipuzcoano

PUBLICARA UN
NUMERO EXTRAORDINARIO
EL MES DE SEPTIEMBRE, DEDICADO AL
XII CIRCUITO DE S. SEBASTIAN

si, como es de esperar, su organización no sufre contratiempo alguno. Las firmas especializadas más reputadas de la crítica deportiva nacional y extranjera colaborarán en nuestro NUMERO EXTRAORDINARIO consagrado al

GRAN PREMIO DE ESPAÑA
ANUNCIADO PARA EL 27 SEPTIEMBRE 1936

¿MARCHA ATRAS?

Llegan hasta nosotros rumores muy satisfactorios a propósito de la proyectada elevación del impuesto de la gasolina. Según éstos, el Gobierno, tomando en consideración las justas protestas que le han sido dirigidas por las entidades automovilistas, deportivas e industriales, va a dejar en suspenso el proyecto de ley por el cual se modificaba el tipo de gravamen impuesto sobre las gasolinas y creaba uno sobre el "gas-oil" y sus especialidades.

Esta "marcha atrás" del Gobierno, que esperamos ver confirmada, es la que corresponde en las actuales circunstancias.

LA POLITICA Y EL TURISMO

"Viena.—El Gobierno ha prohibido la celebración de toda clase de reuniones y asambleas durante el periodo de junio al 30 de septiembre próximo, alegando la necesidad de asegurar un desenvolvimiento normal del turismo."

Este telegrama, que hemos leído en los periódicos, revela toda la importancia que al turismo se concede en el extranjero, y que choca con nuestra pasividad o indiferencia lamentable. Indudablemente, para que el turismo cunda beneficiosamente, es necesario ofrecer al visitante un ambiente de tranquilidad, orden y paz interior. No es sólo en Austria donde las autoridades han entendido que debían evitar toda clase de asambleas, mítines y concentraciones políticas en determinadas fechas del año porque podrían perjudicar al desenvolvimiento del turismo. También en Alemania, Italia y Francia se dan estos casos en defensa de los pueblos e industrias que viven del turismo.

Un país turístico que tenga huelgas continuas, desórdenes callejeros, paralización del tráfico, que no ofrece al excursionista una libertad plena de movimientos, pronto sufrirá las consecuencias lógicas de tal estado de cosas en forma de pérdidas económicas cuantiosas.

San Sebastián y toda la provincia de Guipúzcoa obtienen pingües beneficios con el turismo. ¿Acaso no es del interés común de sus habitantes de todas las clases sociales un "armisticio" de paz y labor durante la temporada estival?

LOS TURISTAS EN SUIZA

Los turistas extranjeros que permanecan en Suiza más de tres días consecutivos tienen derecho hasta un límite máximo de 300 litros a una reducción del 30 por 100 sobre el precio corriente de la gasolina, que es de francos suizos 0,43 el litro. El reembolso del 30 por 100 de reducción se obtiene presentando una certificación oficial expedida por la Aduana Suiza de entrada.

Esta disposición viene rigiendo en la nación helvética desde el 1.º de junio último.

GRAN PREMIO DE SUIZA

El Gran Premio de Suiza se correrá sobre el circuito de Bremgarten, el 23 de agosto próximo. Como "lever de rideau" habrá una prueba reservada a corredores suizos y otra para "voiturettes", hasta 1.500 c. c.

Se había dicho que los organizadores del Gran Premio suizo iban a instalar unas "chicanes" (obstáculos artificiales), a fin de frenar las velocidades. Las experiencias hechas sobre otras pistas han demostrado que estas "chicanes" constituyen, más que una seguridad para el corredor, un peligro de accidente. Los organizadores suizos han renunciado a aumentar de esta manera las dificultades de su gran prueba.

LA RADIO EN LOS "AUTOS"

Hasta ahora la radio en los "autos" se reducía a la instalación de un receptor más o menos sensible y selectivo y que pudiese amoldarse a la carestía de espacio en la parte delantera del coche.

Ahora parece que Henry Ford, el famoso magnate del automóvil, se halla decidido a que se pueda también transmitir desde los coches, para lo cual hay que crear un pequeño transmisor de onda corta.

Por lo pronto, Ford ya tiene instalado uno en su automóvil particular, con el cual se pone al habla en cualquier momento con sus agentes de todo el mundo. Hace poco, hallándose Ford en la ciudad de Schenectady, sostuvo una conversación, cómodamente sentado en su automóvil, con el gerente de sus oficinas en Buenos Aires. Mientras Ford hablaba, su automóvil seguía en marcha por las congestionadas calles de Schenectady.

Según los informes recibidos por los periódicos, Ford fué a la referida ciudad para discutir las posibilidades comerciales del nuevo sistema con los ingenieros de la General Electric Company.

En su conversación con su gerente en Buenos Aires, Ford usó un tipo "francés" de teléfono y conversó como si estuviera hablando con su vecino de enfrente, según las personas que presenciaron el histórico hecho.

—¿Por qué no nos hace una visita?—preguntó el representante de la fábrica Ford en Buenos Aires.

—¿Para qué?—contestó Ford—. ¿Para qué hacer un viaje de tantas millas cuando tengo a mi disposición un aparato tan maravilloso como la radiotelefonía?

CARNETS DE ADUANAS

El carnet de paso de Aduanas es válido también, según el órgano oficial de la A. I. A. C. R., para los países siguientes:

Africa occidental francesa (colonias del Senegal, Guinea francesa, Costa de Ivoire, Dahomey, Niger, Soudan, Mauritania).—El plazo de su duración es de un año.

Somaliland británico.—Plazo de validez: cuatro meses, a contar desde la primera entrada.

LOS TURISTAS EN POLONIA

Los vehículos de turismo matriculados en los países adheridos a la Convención de Cinebra del 30 de marzo de 1931 sobre el régimen fiscal de los coches extranjeros son exceptuados de la tasa de circulación en Polonia durante noventa días por año, a condición que el conductor posea el carnet fiscal internacional establecido por dicho convenio.

COLABORADORES

Motorismo Guipuzcoano cuenta desde el presente número con un nuevo y valioso colaborador: D. Vicente Borderas, Doctor en Ciencias Químicas.

Su probada afición al automovilismo y sus vastos conocimientos técnico-motoristas han de reflejarse en las cuartillas dedicadas a los lectores de nuestra revista.

Que cunda el ejemplo entre los socios del A. C. G. deseamos vivamente.

NUEVO AERODROMO: 25 MILLONES

En los alrededores de Estocolmo se ha inaugurado el campo de aviación de Bromma. El costo de sus obras e instalaciones se ha elevado a 25 millones. En el presente mes de julio comenzará el servicio comercial París-Estocolmo. Los 1.650 kilómetros que separan estas dos capitales serán cubiertos en poco más de ocho horas. Las escalas serán en Bruselas, Hamburgo, Malmoe o Copenhague.

CONSUMO DE ESENCIA

En 1929 circulaban en Francia 1.300.000 coches y consumieron dos mil quinientos millones de litros de esencia.

En 1935, 2.200.000 coches en circulación no gastaron más que tres mil millones de litros de esencia.

DATOS CURIOSOS

Recogemos de la Prensa catalana unos datos interesantes que afectan a la organización del último Gran Premio automovilista de Penya Rin.

Helos aquí: 683 empleados para el control y vigilancia del circuito; 2.000 sacos de arena; 2.000 estacas; 6.000 metros de cañizo; 600 metros de tribuna; 22.000 carteles; 60.000 sellos; 150.000 espectadores; 1.036 coches estacionados en el interior de Montjuich, y 4.500 coches estacionados en las carreteras de las Cortes.

LA PRODUCCION ALEMANA

Recientemente ha escrito M. Faroux, en *L'Auto*, sobre la progresión de la producción automovilista alemana, precisando las siguientes cifras:

En 1929, 138.282; en 1930, 96.090; en 1931, 68.343; en 1932, 48.276; en 1933, 92.270; en 1934, 150.329; en 1935, 201.225.

Esto es consecuencia directa —dice Faroux— de haber recuperado la confianza, y, sobre todo, por la reducción importante de impuestos fiscales; por las facilidades de compra de un coche, facilitadas por el propio Estado a todos sus funcionarios; mejoramiento enorme de las carreteras existentes; construcción de carreteras modernas, verdaderos modelos; propaganda por todos los medios: discursos, prensa, películas, radio, exposiciones, carreras... En suma, puesta en obra de todos los factores, materiales y morales y psicológicos.

LA GASOLINA

De un tiempo a esta parte en cuantos surtidores se reúnen dos conductores no hay más conversación que una: la malísima calidad de esa mezcla detonante que por gasolina expende la C. A. M. P. S. A. Hemos tenido una corta temporada de un carburante pasable, dentro de lo malo; pero desde mediados de mayo o quizás antes empezó en forma que los motores funcionan mal, pican, hacen ruidos extraños, se ensucian las culatas, se consume más carburante en un mismo recorrido, constituyendo el tal carburante el suplicio, la molestia y el mayor gasto del usuario.

¿Qué razones puede haber para que la mal llamada gasolina sea de tan deficiente calidad?

¿Por qué motivo sobrenatural en España no hemos de poder tener gasolina buena y benzol nacional, ambos puros y sin aditamentos?

Nosotros creemos estar debidamente enterados de las razones, pero... quizá nos lo tacha la censura...

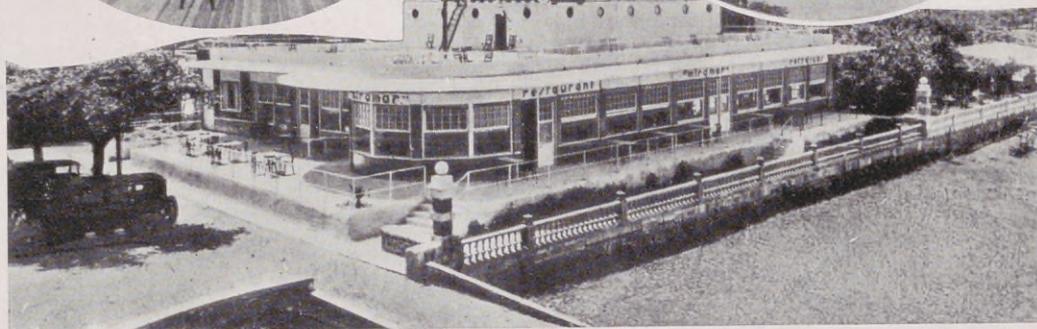
La mezcla que se expende es cara y malísima; resulta hasta distinta en los diferentes sitios de España, como nos lo decían recientemente quienes han dado la vuelta a España.

¿Por qué no expender los componentes de la mezcla por separado e incluso hacer obligatorio el tomar X litros por 100 de alcohol, si de lo que se trata es de que se dé salida a este último?

Expéndase en un surtidor gasolina verdad, y en otro próximo alcohol, líquido que el automovilista mezclará, tirará a la cuneta o sumidero o se lo llevará para quitar manchas. Pero lo que no debería autorizarse, y menos obligarse, es a tener que tomar "a la fuerza" esa mezcla, ese carburante que servirá para todo menos para su principal fin, por la sencilla razón que los motores, como se dice vulgarmente, "no van con él".

"MIRAMAR" GRAN RESTAURANT BAR AMERICANO

SITUADO JUNTO A LA CARRETERA Y SOBRE LA PLAYA



Exterior del Restaurant y Bar Miramar

PROPIEDAD
DEL
HOTEL DE
LA PLAYA

Grandes terrazas
para servicio de
chocolates
y refrescos.

Cocina selecta

PRECIOS
PRUDENCIALES

TELEFONO 151

DEVA

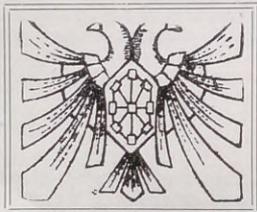
(GUIPUZCOA)

SI DESEA USTED UNA POLIZA LIBERAL
EN COMPAÑIA DE PRIMER ORDEN

DIRIJASE A

LA VASCO-NAVARRA

S. A.



DE

SEGUROS

INCENDIOS, ACCIDENTES, INDIVIDUALES

DELEGACION EN SAN SEBASTIAN:

JOSE DENDARIARENA

SAN MARCIAL, 26

TELEFONO 10429

TALLERES AUTO ELECTRICOS

"GUIPUZCOA"

ESPECIALIZADOS PARA EL AUTOMOVIL



Instalaciones en Automóviles, Ca-
miones Diesel y Navegación.

Reparaciones garantizadas de
Magnetos, Arranques, Dínamos y
Distribuidores.

Carga, reparación y conservación
de todas las marcas de Baterías,
Magnetos, Arranques y Dínamos.

PASEO DE COLON, 13
TELEFONO 13962

SAN SEBASTIAN

JUAN ELOLA

NEUMATICOS • ACCESORIOS • LUBRIFICANTES
SERVICIO DE AIRE Y AGUA GRATUITO

PLAZA IDIAQUEZ, 13

T O L O S A

TELEFONO, NUM. 213



También Luis contestó a aquel extraño anuncio que había aparecido en el *Giornale*:

“Señorita joven, agradable, de carácter afable, desea un buen compañero para excursiones en automóvil. La señorita posee un “Alfa”.”

Luis envió a la Administración del periódico esta breve respuesta: “Acepto. Precise cita.”

A los dos días recibió una tarjeta que decía: “Domingo, a las dos de la tarde, en el Arco de la Paz. Llevaré un vestido azul y negro.”

Faltaba un cuarto de hora para las dos y Luis se encontraba ya en el lugar de la cita. Nervioso, impaciente, con el alma plena de ansiedad. Levantando su cabeza, miraba a los caballos sitios sobre el Arco, que parecía iban a saltar abajo de un momento a otro y ponerse luego a galopar por la avenida Sempione.

¿Cómo terminaría aquella extraña aventura? ¿Vendría la misteriosa desconocida?

Cuando aumentaba su impaciencia, oyó una voz que salía del fondo de su alma y le decía que sólo un imbécil podía tomar en serio una cita semejante...

Mas el sonido de un klaxon le estremeció. A su espalda se había detenido un coche rojo, de línea esbelta, y al volante del vehículo vió una muchacha vestida de azul con una pequeña “écharpe” cubriéndole el cuello.

¡Qué preciosa chiquilla! Parecía como si hubiera surgido en aquel instante de una revista cinematográfica de Rizoli.

—¿Señorita?... — balbuceó Luis, inclinándose.

—Suba usted—contestó ella con una sonrisa.

Y el coche se lanzó por la hermosa carretera asfaltada, brillante y humeante en aquella calurosa tarde primaveral.

—¿No dice usted nada?—le interrogó ella al cabo de unos minutos.

—¿Qué quiere que le diga? Temo interrumpir la armonía de esta excursión nacida en el incógnito y dirigida hacia el incógnito.

—¿Cómo se llama usted, por lo menos?—preguntó ella, volviendo un poco la cabeza hacia Luis.

—¿Qué importa el nombre? Es un nombre vulgar, como tantos otros. Pero soy inocente. Me lo pusieron cuando no podía elevar mi eficaz protesta. Y ahora tengo que llevarlo como si fuera mía la culpa.

La señorita sonrió con simpatía. No hablaron más. Los árboles del camino parecían que saludaban a los fugitivos. Unas nubes blancas se amasaban en el horizonte lejano. Unas golondrinas inundaban el cielo con sus vuelos y silbidos. Luego, entre dos setos altos de acacias, surgió un azul más intenso: era el “Lago di Como”.

LA SEÑORITA ALFA

El motor parecía hoja afilada que cortara una gran pieza de seda. La conductora poseía una excepcional maestría al conducir el coche velozmente, con toques al volante que parecían caricias de enamorada.

—¿Paramos aquí?—preguntó ella. Era un pequeño albergue situado junto al lago, con una gran terraza, y sobre las desiertas mesas como si hubiera caído una ligera llovizna.

—Dígame alguna cosa—insistió ella, cuando apenas hubo llegado ante la pareja una camarerita para servirles una bebida rosada.

—Yo no sé nada de usted—le respondió Luis—y nada quiero saber. Es tan delicioso el misterio que le rodea... Me parece casi un sueño. Pero si quiere saber algo de mí, hablaré:

He estudiado muchos años, y poseo el título de Ingeniero. Tengo tres hermanos más jóvenes que yo, y el último es tan pequeño que podría meterlo en el bolsillo. Desde hace seis meses busco colocación, sin encontrarla. He mandado poner en un marco mi título de Ingeniero, y todas las noches, cuando fatigado entro en mi casa, lo miro con un odio mal reprimido. Hubiera hecho mejor haberme dedicado a jugar al fútbol, me digo. Ayer me presenté al Sr. Vaironi, el jefe de los grandes talleres metalúrgicos, y sufrí la última y la mayor de las humillaciones. Me ofreció una colocación...

—¿Y a eso le llama usted una humillación?—interrumpió ella con cierta nerviosidad.

—Señorita, es que el sueldo era sólo de 400 liras al mes. ¿Iba a ponerme a bailar la *cucaracha* de alegría? Estudiar casi dieciséis años para ganar semejante miseria...

He tenido que apurar el amargo cáliz hasta el fondo, por aquellos hermanos míos, tan pequeños.

Es un poco vulgar mi historia, ¿verdad?—concluyó Luis—. Y, tal vez, un poco humillante.

La cara de ella, tan bella y expresiva, adquirió un reflejo de tristeza. Su mano, pequeña y frágil, busco el brazo de Luis y lo acarició con un gesto de solidaridad, tan vibrante, que el joven quedó conmovido.

—Es usted un buen muchacho—le dijo.

—Perdóneme si le he contado cosas tristes. Usted, seguramente, buscaría un compañero alegre y no un melancólico fracasado en su carrera.

—¿Por qué dice usted eso? ¿Quién le da el derecho?—le interrumpió ella—. Encuentro interesantísimo su relato. ¡Es tan agradable, créame!, encontrar hoy en día un muchacho pleno de amor propio y de dignidad! Milán está lleno de estúpidos tenorios. ¿Acaso no lo sabe usted?—Ciertamente, mi caso es poco normal. ¿Y usted cómo me juzga? ¡He recurrido a un procedimiento tan extraño para conocerle!—¿Y de mí habrá usted sacado

una mala opinión? Tal vez tenga derecho, pero le ruego me escuche:

He querido salir del ambiente artificioso que me rodea. Siempre entre los mismos muchachos, de familias conocidas; los mismos jóvenes estúpidos, llenos de dinero y de fatuidad. He buscado el azar, vivir una pequeña aventura. ¿Me niega usted este derecho? ¿Quiere usted que le diga mi nombre?

—No me importa—le interrumpe él. Ya se lo he puesto yo.

—¿Cuál es?

—Para mí, es usted la señorita “Alfa”. ¿Le gusta?

—¿Un nombre de coche?

—De coche de gran clase, puede usted añadir.

*

A la mañana siguiente, el ingeniero Luis Masti se encontraba en el antedespacho del Sr. Vaironi en espera de ser recibido. Pasados unos minutos, fué introducido y vió... ¡ah, lo que vió! El jefe de la fábrica daba unas palmaditas cariñosas sobre la espalda de la señorita “Alfa”, que estaba sentada sobre su despacho.

—Ahora, vete, querida—dijo acariciándola—. Tengo que hacer. Y al ingeniero le invitó a que se sentara.

—Adiós, papá—se despidió ella, sonriendo levemente al pasar ante Luis.

—Estará usted a las órdenes del Ingeniero jefe de las prensas. Hágase merecedor de un ascenso y de un aumento de sueldo, se lo deseo.

*

Todos saben que la señorita Vaironi es la novia del ingeniero Luis Masti. A las primeras murmuraciones han seguido las alabanzas al muchacho: es formal, culto y laborioso.

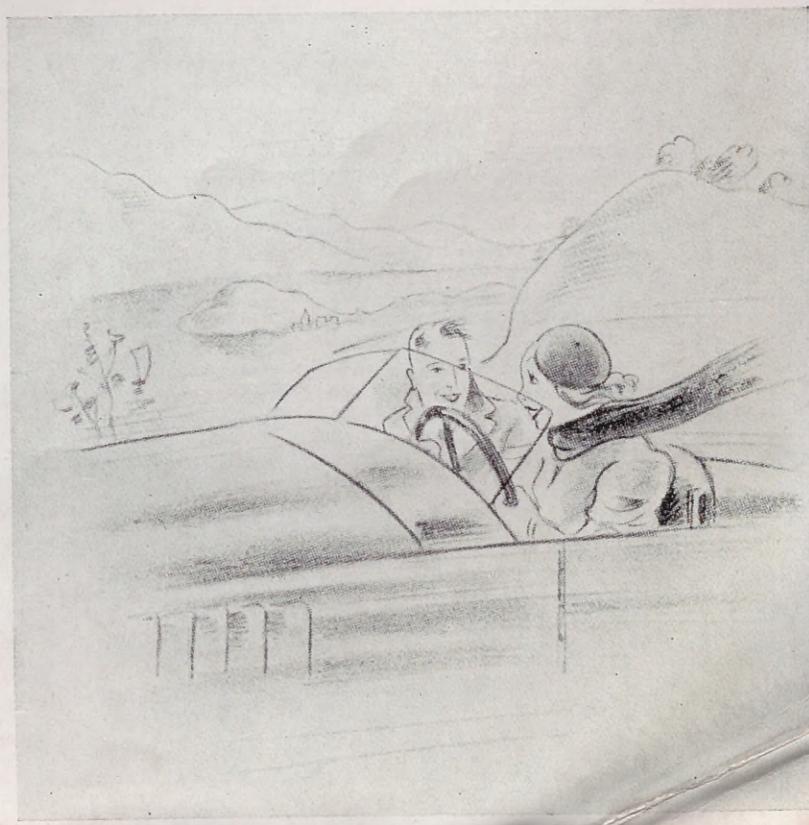
A la señorita se le ve a menudo entrar en los grandes talleres llevando de la mano a un pequeño nene.

—¿Vamos a ver a Luis?—le dice ella.

—Mi hermano está trabajando—exclama con cómica seriedad el niño, en cuyos labios se advierte siempre las manchas del chocolate...

Carlos BRIGHENTI.

(Dibujos de M. Molinari.)



PUERTOS DE LA CORDILLERA CANTABRICA

(Continuación de la pág. 18.)

toria, entre Alsasua y Villafranca de Oria. Es un precioso puerto, que, como todos los del país vasco, tiene enésimas curvas, pero con rutas de buen piso, magnos panoramas sobre el Aitzgorri, la montaña más alta de Guipúzcoa, y esos típicos paisajes de caseríos vascos.

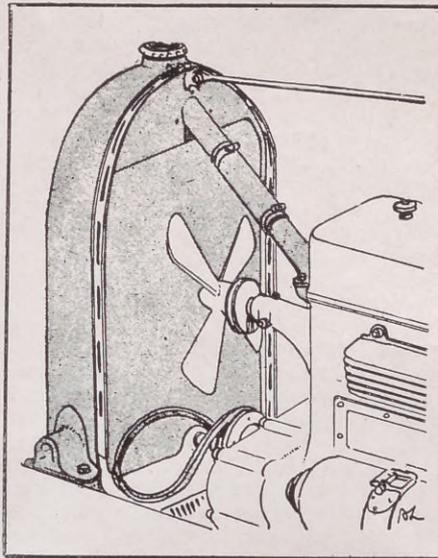
PUERTO DE LIZARRAGA Y ALTOS DE LIZARRAGA Y CHARRIGORRI.—Entre Estella y el Valle del Araquil y entre éste y Beasain, por el Valle de Ataún, encontramos estos dos puertos admirables en la carretera de Estella a San Sebastián. El puerto de Lizárraga con su grandioso túnel, el Mirador de Navarra, los paisajes sobre el inmenso valle del Araquil, sierra de Andía, Peñas de Lizárraga, de curiosas leyendas y brujerías, y Sierra de Aralar, es de belleza extraordinaria, y toda la ruta desde el Valle del Araquil a Beasain es de magna vegetación y de puro carácter vasco, encontrándose la divisoria Navarra-Guipúzcoa en el alto de Charragorri. En esta carretera de Estella a Beasain halláanse, entre otras mil cosas notables, Abarzuza, poblado donde murió el General Concha en la guerra carlista, el citado Mirador de Navarra en el puerto de Lizárraga, y en un precioso circo de montañas de la sierra de Andía, las ruinas soberanas del que fué Monasterio Cisterciense de Iranzu. Puede hacerse un bellissimo circuito desde San Sebastián por esta ruta a Estella y volver por el corazón de la sierra de Andía y Urbasa al parador del Palacio de Urbasa y puerto de Olazagutia a Alsasua y puerto de Echegarate. Téngase en cuenta que Estella es llamado "la Toledo de Navarra" y que los exuberantes paisajes de las sierras de Andía y Urbasa son grandiosos.

PUERTO DE AZPIROZ.—En la carretera de Pamplona a San Sebastián, por Lecumberri, vemos este precioso puerto de Azpiroz, entre Lecumberri y Betelu. Los panoramas que desde el alto de La Paboleta se descubren sobre las sierras de Aralar, hoyada del Baleario de Betelu y poblados que en las laderas se encuentran, hacen interesantísima esta conocida ruta de Zaragoza a San Sebastián. Hay otro puerto, pudiéramos decir que paralelo a éste, y que lleva una carretera que parte de las cercanías de Lecumberri, o sea el de Leiza y Berástegui, que se junta con la ruta de Azpiroz en Tolosa o el de Leiza, Goizueta, a la cuenca del Urumea, para entrar en San Sebastián por Hernani. Todos son pintorescos, de enésimas curvas, pero con rutas en general de buen piso.

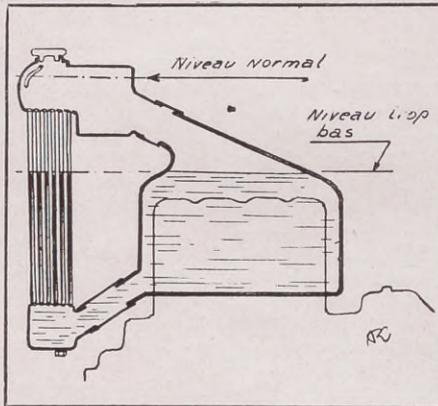
PUERTO DE VELATE.—Hállase este puerto en la carretera de Pamplona a Irún, entre los valles de Ulzama y Baztán. Es muy pintoresco, de grandes panoramas, con un hotel, aunque modesto, en Venta Quemada, en el puerto de Velate. Lugar muy concurrido por esquiadores navarros e iruneses, en invierno, y la carretera es muy interesante, por el magnífico valle del Baztán y cuenca del Bidasoa. El puerto de Velate tiene una altitud de más de 800 metros.

He aquí, a grandes rasgos, la mayoría de los puertos de carretera, por lo menos los más importantes y pintorescos, que encontramos desde Galicia al Pirineo.

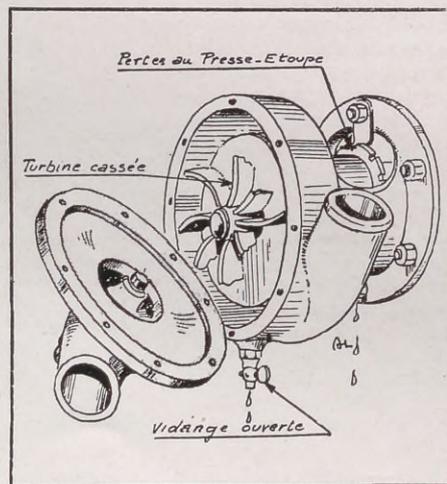
CONSEJOS PRACTICOS



Cuando hace calor, una correa desprendida del ventilador puede ocasionar un calentamiento anormal del motor... Un repaso... y consultar las instrucciones especiales para el entretenimiento del tipo del coche que posea, a fin de aprender a colocar la correa bien ajustada y en un tiempo corto.



Con un entriamiento por termosifón, éste puede averiarse cuando el pleno del radiador es insuficiente. El nivel de agua en la culata del motor no debe ser demasiado bajo... Y hay que velar más atentamente cuando la temperatura se eleva.



Cuando el motor se calienta por el aceleramiento hay que pensar en la bomba de circulación del agua. Las aletas pueden ser deterioradas por un cuerpo duro. Hay que revisar también, para cerciorarse que no se produce pérdida de agua por la junta-estopa.

LA AVIACION EN SAN SEBASTIAN

(Continuación de la pág. 9.)

líneas de navegación aérea, podrán competir y destronar a San Sebastián de su indiscutible supremacía actual en el aspecto turístico.

Existe, además, en los presentes momentos, una favorable coyuntura que invita a abordar el problema con la máxima urgencia. La Compañía española Lape, en combinación con la Air-France, viene de establecer un servicio regular y diario entre Madrid y París, sin otra escala intermedia que la de Burdeos, en Francia. Pues bien: el trayecto que siguen los aviones en su marcha hacia París o Madrid cruzan la ciudad sin esperanza posible de detención por falta de las instalaciones necesarias.

Bien se comprende el interés que, no sólo para esta ciudad, sino para la propia línea aérea y para la nación reportaría la escala intermedia en San Sebastián, ya que entonces ese servicio aéreo, en vez de limitarse a transportar viajeros de Madrid a Francia, serviría también para realizar un servicio nacional, llevando y trayendo pasajeros desde la capital a toda esta región vascongada, y recíprocamente.

Somos optimistas respecto al porvenir de la navegación aérea, y hasta tal punto creemos en la importancia para San Sebastián de un aeropuerto, que de contar éste con tal servicio llegará un día no remoto en que en hora y media de vuelo quedará enlazada nuestra ciudad con la capital de España."

Reservamos para nuestro próximo número la parte técnica de este interesante proyecto de Aeropuerto.

El "Automóvil Club de España" ante el aumento de precio de la gasolina

(Continuación de la pág. 6.)

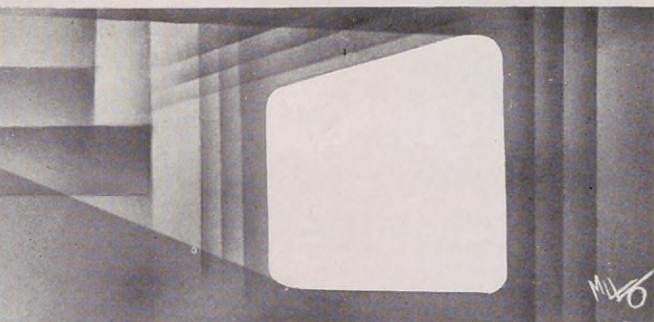
todo aumento de precio del combustible se traducirá en un encarecimiento de los transportes industriales, o sea un encarecimiento de la vida.

Si a lo que acabamos de exponer añadimos que todo cuanto tienda a dificultar el uso del automóvil, en sus distintos aspectos, ha de ocasionar, fatalmente, un agravamiento en la crítica situación por la que atraviesan las industrias, principalmente los talleres de reparaciones no pueden dar más de tres días de trabajo por semana a sus operarios, y el comercio relacionado con el automovilismo, hemos de reconocer que el panorama que ofrece el proyecto de ley a que nos referimos no es, por desgracia, nada halagüeño.

Por ello, creemos que cumplimos con nuestro deber llamando la atención, como por el presente escrito con el mayor respeto y con la máxima consideración lo hacemos, de esa Comisión de su dignísima presidencia, e indicándole que estimamos que la aprobación del repetido proyecto de ley será altamente perjudicial para los usuarios y para el Estado.

Madrid, 26 de mayo de 1936.—El Secretario general, C. Resines."

Cine



“MARIA DEL CARMEN”

Odile Cambier ha publicado en París un interesante artículo con motivo de la edición cinematográfica francesa de la novela de Feliú y Codina “María del Carmen”.

He aquí el preámbulo, de un vigoroso color literario, del artículo de Odile Cambier:

“Desnudas, pedregosas, desgajadas de toda vida, como un escarpo calcificado, las sierras se elevan al infinito. Todo es azul intenso, blanco crudo, ocre, amarillo. Tierra de siena en este paisaje de grandiosa desolación. De vez en vez, sobre el horizonte se siluetea en la cresta de un picacho la figura casi legendaria de un lugareño montado a horcajadas sobre un mulo. Unas enormes alforjas cubren los flancos de la bestia. Otras veces es un cura el que cabalga; otras, un huertano que ha trocado sus antiguos zaragüelles de inmaculada blancura por el democrático pantalón de terciopelo, pero que aun conserva toda su fidelidad por el pañuelo multicolor que aprisiona sus sienas bajo un mal sombrero abollado.

De repente, y a la vuelta de una carretera llena de curvas, dos prominentes pedregosos se ahondan; una ringlera agreste de cactus se abre y de entre ella surge Murcia, oasis en un desierto, perla blanca y fresca en este infierno de calor, polvo y sequedad. Murcia... ¡El agua!

Toda vida está ligada aquí a su paso, a su captación. No hay que contar con el cielo, inmutablemente azul, inmutablemente límpido. ¿La lluvia?

Eso es un acontecimiento extraordinario, que no tiene efectividad en el transcurso de los días. Todo desentona en esta decoración espiritualizada, en espera de una especie de cristalización.

El suelo, rubio como las dunas saharianas; las casas, blancas, de tejadillos planos; las alpagatas que calzan los pies de los transeúntes; la enorme feria que se alza, coloreada e indiferente, ante la iglesia, bajo los árboles pimenteros cuajados de fruto en el glorioso canto pictórico de los pimientos color de sangre; color verde violento de las cebollas insípidas, y rosa de los limones, de las naranjas, de los kakis, expuestos en el suelo, desbordando las banastas, en vecindad, aquí y allá, con los botijos de tierra porosa y los alcazozos bicornos.

Y entonces llega lo que debe llegar: el agua; ese azote de las tierras bajas llega a ser el tesoro por cuya conquista

se justifican las más terribles querellas, los dramas más cruentos. Nadie ha comentado este tema con más talento que José Feliú y Codina en su magnífica obra rural “María del Carmen”, escrita a fines del pasado siglo y representada durante cinco veces con extraordinario éxito en francés, con el título “Aux Jardins de Murcie”, pieza que ya supo inspirar hace años al cineasta francés Mercanton para realizar un film mudo, cuyo recuerdo no ha quedado en el olvido, como lo demuestra el hecho de haber captado la atención de un curioso de hoy, Marcel Grass, que acaba de realizar una nueva adaptación en la pantalla.”



MARY DEL CARMEN

Risueña, fina, simpática, joven y bella, representa con su grácil figura el símbolo de la ingenua cinematográfica española.

Nació en San Sebastián el año 1919. Como artista cinematográfica fué descubierta por el realizador español Benito Perojo, quien le confió un papel importante en “Rumbo al Cairo”, film del cual era protagonista Miguel Liger. Después de esta película filmó “Es mi hombre”, con Valeriano León, y su última producción ha sido “El cura de aldea”, con Manuel Arbó y Juan de Orduña.

PELICULAS EN RE-

LIEVE

En el Imperial Pathé de París se han presentado al público por primera vez las nuevas películas en relieve siguiendo los procedimientos descubiertos por el eminente sabio Luis Lumière.

¡Una nueva vía se ha abierto al cine!

Se criticará acaso, se discutirá, se introducirán ciertamente nuevas modificaciones; pero esto no quiere decir que la tercera dimensión, la profundidad, no sea perceptible ahora en la pantalla.

¿Cuál es en concreto el procedimiento “Lumière”?

Incontestablemente, deriva de los famosos “anaglifos” que ya conocíamos; estos “anaglifos” están aplicados a la estereoscopia.

La proyección había que mirarla a través de un cristal rojo y verde.

Luis Lumière ha estudiado pacientemente, en la calma del laboratorio, dos nuevos colores, al fotocolorímetro, y éstos son los tintes azul puro y amarillo, adoptados finalmente.

Siendo colores complementarios, éstos cortan los rayos del espectro y ofrecen a los ojos la percepción de un negro tan perfecto como posible.

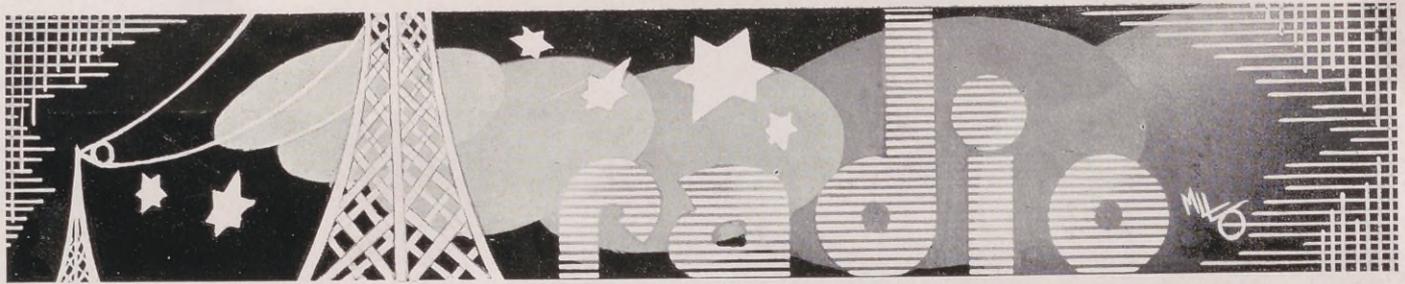
Así, pues, era necesario colocarse unos lentes con cristales azul y amarillo para ver el bosquejo de Pierre de Cubier, “L’Ami de Monsieur”, que servía de pretexto a la demostración.

Consignemos que el aparato de la toma de vistas ha sido modificado, así como el de la proyección. Este último lleva un doble objetivo que superpone las imágenes, y el desarrollo de la cinta es horizontal, dado que la película se proyecta de izquierda a derecha.

¿Podemos desde hoy prever las consecuencias de la aplicación del relieve en la pantalla? Serán múltiples e incalculables. ¿Qué nuevo sistema será el de mañana?

París.

Georges BATEAU



LA ESTACION DE RADIO DE LA SOCIEDAD DE LAS NACIONES

Por R. H. TOMLINSON

HBL -

La estación de radio de la Sociedad de las Naciones se inauguró en 1929. En una asamblea de la Liga se decidió construir una emisora para poder comunicarse directamente con el mayor número posible de sus miembros

- HBP

La utilidad de poseer un medio de comunicación directa a través de la radio quedó demostrada en la Sociedad de las Naciones el mes de octubre del año 1925, con motivo del conflicto surgido entre Bulgaria y Grecia. Se habían cambiado ya los primeros disparos y las tropas se movilizaban a ambos lados de la frontera de aquellos dos países. El Concilio de la Liga de las Naciones fué informado acerca de la gravedad de los acontecimientos por medio de una comunicación radiotelegráfica. A propuesta del Sr. Briand se decidió hacer un llamamiento a los Gobiernos en el sentido de que no rompieran las hostilidades mientras las negociaciones estuvieran en vigor. Las comunicaciones, que tuvieron que enviarse por los medios telegráficos corrientes, sufrieron retrasos al atravesar diferentes países. Más tarde, después del éxito alcanzado por las primeras gestiones del Sr. Briand, se supo que los telegramas habían llegado solamente media hora antes de iniciarse una gran ofensiva. Si la llegada de los telegramas se hubiera retrasado media hora, los Estados Mayores no hubieran podido impedir que la batalla se iniciara.

Esta dramática experiencia era prueba suficiente de que la necesidad exigía el establecimiento de medios de comunicación más directos entre la Liga de las Naciones y los diversos países del globo. En 1925 la Asamblea adoptó un proyecto que sometió a la consideración del Gobierno suizo y por el cual la Liga se comprometía a sostener dos estaciones de onda corta para transmisiones fuera de Europa, y la Compañía Telefónica y Telegráfica del país, a establecer una emisora con una potencia de 50 kilovatios para la comunicación con Europa, así como el terreno y los edificios para las estaciones y centrales operadoras.

La emisora de la Sociedad de las Naciones.

La estación fué denominada "Radio-Naciones". Costó, aproximadamente, cuatro millones de francos, de los cuales, 2.400.000 fueron sufragados por la Sociedad de las Naciones y más de 1.500.000 francos por la Sociedad Radio-Suiza. El día 2 de febrero de 1932, fecha en que se inauguraba la Conferencia del Desarme, la nueva estación puso en servicio dos transmisoras de onda corta para la correspondencia transatlántica. Los transmisores de media onda ya operaban desde 1929 para las comunicaciones europeas.

En tiempos normales la estación mantiene intercambio de correspondencia telegráfica entre el Secretariado de la Liga y las Delegaciones en Ginebra, por un lado, y el mayor número posible de Gobiernos, fuera de Europa, por otro lado. También puede utilizarse

para transmitir telegramas circulares de la Secretaría de la Liga para los Estados miembros de la Liga y para la rápida transmisión de documentos de importancia a países muy lejanos. Facilita la comunicación entre la Secretaría y los Estados que se encuentran fuera de Europa. También mantiene el contacto entre la Liga y la opinión pública. Por último, la estación se utiliza también para las comunicaciones comerciales de Suiza.

En casos de necesidad, su primer función es mantener en comunicación constante a la Secretaría de la Liga, sin intervención de intermediario alguno, con el país amenazado por algún conflicto. La Liga disiruta así de una independencia telegráfica igual a la que ofrecen las emisoras nacionales a los Gobiernos de los países en que se hallan establecidas.

Distribución de la emisora.

La estación de radio de la Sociedad de las Naciones consta de cuatro partes: la emisora, que está situada en Prangins, cerca de Nyon, a unos 20 kilómetros de Ginebra; la estación receptora, situada en Colovrex, a unos ocho kilómetros de Ginebra; la Oficina Central, en el edificio del Telégrafo y Teléfono Federal de Ginebra, calle Du Stand, y la Oficina Central de Control, combinada con un estudio de radiotelefonía que se encuentra en el edificio de la Secretaría de la Liga.

Las condiciones técnicas de la estación son las siguientes:

La emisora posee dos transmisores de onda corta que permiten una rápida comunicación telegráfica y telefónica. La potencia de cada uno de dichos transmisores es de 20 kilovatios. Uno fué construído por la Compañía Marconi y trabaja en ondas de 14 a 100 metros. El segundo, construído por la Société Française Radioélectrique, puede operar en ondas de 14 a 40 metros.

Todos los continentes del mundo pueden ser alcanzados por medio de un grupo de antenas dirigidas. Las pruebas han demostrado que se pueden mantener comunicaciones telefónicas directas con los países más distantes, como el Japón, China y ambas Américas. Desde un punto de vista mecánico, la "Radio-Naciones" funciona casi automáticamente, en forma de que dos o tres personas son suficientes para su funcionamiento.

Un enorme tanque de aceite pesado y una instalación suplementaria le permitirían, en caso de anomalía, trabajar por espacio de dos meses independiente del servicio eléctrico de Suiza.

Los receptores que emplea.

La estación receptora utiliza dos receptores de gran velocidad telegráfica, permitiendo obtener recepciones de hasta doscientas palabras por minuto. Un receptor especial que se utiliza para las comunicaciones telefónicas y un buen número de receptores de diferentes clases permiten escuchar todas las comunicaciones de ondas desde 10 a 30.000 metros. Las antenas receptoras son similares a las transmisoras y permiten la recepción de todos los continentes.

Desde que "Radio-Naciones" fué puesta en servicio, en 1932, ha sido utilizada en diferentes formas. Se utilizó para mantenerse en contacto con la Comisión especial enviada para estudiar el conflicto chinojaponés. En ese caso y en el de la disputa entre Bolivia y Paraguay, todas las comunicaciones fueron cursadas a través de "Radio-Naciones".

El Secretariado de la Liga de las Naciones ha utilizado la estación para transmisiones de onda corta a través de los mares, a fin de enterar a los públicos de los países más alejados acerca de las actividades de la Liga. El servicio de información mencionado se inauguró el 25 de septiembre de 1932 por sir Eric Drummond, en esa época Secretario general. Se hacen transmisiones los sábados, en inglés, francés y español, a las diez de la noche, con onda de 31,3 metros y de 38,47 metros. Ultimamente se han aumentado otras ondas. Estas transmisiones consisten, generalmente, en boletines sobre la labor que realiza la Sociedad de las Naciones, y son redactados por la Sección de Informaciones de la Secretaría de la Liga. De vez en cuando, personalidades destacadas que visitan Ginebra, en relación con las actividades de la Liga, son invitadas a hablar ante el micrófono de la estación. Este servicio ha obtenido gran éxito. En año y medio el Departamento de Informaciones ha recibido 17.000 cartas de radioescuchas del mundo entero. Se han verificado retransmisiones de las más importantes transmisiones en Dublín, Sydney, Nueva York, Buenos Aires y Río Janeiro.

El servicio de transmisiones de la Sección de Informaciones contesta todas las cartas y tarjetas que recibe de los radioyentes, a quienes envía copia de los discursos pronunciados, manteniendo de esta forma el interés en el mundo por los asuntos de la Liga de las Naciones. En cuanto al desarrollo de este servicio, el Departamento de Informaciones estudia todas las sugerencias que le hacen los radioyentes, de quienes se solicita periódicamente la opinión y lo que opinan los técnicos en radio, americanos y europeos, que han estudiado la organización interna de "Radio-Naciones".

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. 5288

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 Salazar 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)

ALDAZABAL
Y LACA

URBIETA, 68
TELEFONO 10416



FABRICA DE BISELADOS Y ESPEJOS
CRISTALES INASTILLABLES "SECURITS"

INSTALACIONES
DE FONTANERIA



VIDRIOS DE
TODAS CLASES

EN EL CAMPO EN EL DEPORTE SIEMPRE BOINAS

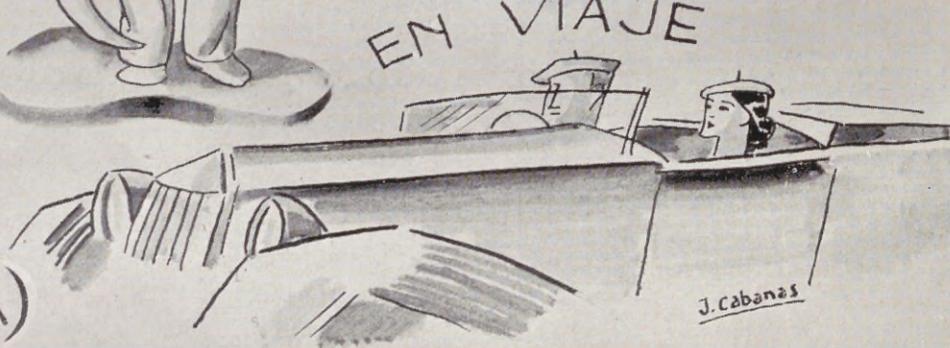



NIETOS DE ANTONIO ELOSEGUI

ELOSEGUI

EN VIAJE

ToLOSA (GUIDUZCOA)



J. Cabanas

VEHICULOS CON
MOTOR MECANICO
INSCRIPTOS EN
GUIPUZCOA



ABRIL, MAYO
Y JUNIO DE 1936

MES DE ABRIL DE 1936

N.º matrícula	H. P.	NOMBRE DEL PROPIETARIO	DOMICILIO	MARCA DEL COCHE	Forma del coche
10042	22	Cándido Arratibel.....	Ataun	Federal	Camión.
10043	11	Antonio López Echeparen.....	S. S.-Easo, 31.....	Morris	Turismo.
10044	11	Federico Garayalde.....	Irún.-Paseo de Colón.....	Renault	Idem.
10045	11	Jesús Valdés.....	Irún.-Paseo de Colón.....	Idem	Idem.
10046	11	Gabriel Mendiburu.....	Villafranca de Oria.....	Citroën	Idem.
10047	15	Denys Reinier Suchard.....	S. S.-Aldapeta-Toki-ona.....	Mercedes	Idem.
10048	47	Vicente Almandoz.....	Astigarra	Renault	Camión.
10049	12	Gregorio Arratibel.....	S. S.-Prim, 6.....	Citroën	Turismo.
10050	11	Joaquín Irizar.....	Azcoitia	Morris	Idem.
10051	8	Ford Motor Ibérica.....	Barcelona	Ford	Idem.
10052	8	Mario Cordero.....	Alza-Herrera	Adler	Idem.
10053	8	Pablo Schroeder.....	Hernani	Idem	Idem.
10054	13	Rafael Franco.....	S. S.-Urbieta, 13.....	Peugeot	Idem.
10055	15	Pedro Mozo.....	S. S.-Aldaconeoa	Opel	Camión.
10056	10	Ramón Olazábal.....	Rentería	Peugeot	Idem.
10057	10	Fermín Garín.....	Legazpia	Idem	Idem.
10058	11	Eduardo Armesto.....	S. S.-Loyola, 12.....	Renault	Turismo.
10059	11	Luis Arrúe.....	Mondragón	Citroën	Idem.
10060	8	Araastasio Blanco.....	Irún	Adler	Idem.
10061	8	Manuel Fernández Silva.....	S. S.-Carquizano, 12.....	Idem	Idem.
10062	13	Eusebio Cafranga.....	S. S.-Villa Juralda.....	Peugeot	Idem.
10063	9	Emilio Frutos.....	S. S.-San Marcial, 11.....	Ford	Idem.
10064	21	José Lasa Echeverría.....	Ataun	Internacional	Camión.
10065	14	Domingo Albizu Mendizábal.....	Deva	Renault	Idem.
10066	2	José Mallea.....	Irún	O. K. Supreme.....	Motocicleta.
10067	11	José Ramón Quintana.....	S. S.-Antiguo.....	Citroën	Turismo.
10068	23	José y Teodoro Kutz.....	S. S.-Antiguo.....	Dodge	Camión.
10069	21	Ayuntamiento de San Sebastián.....	San Sebastián.....	Idem	Idem.
10070	21	Ayuntamiento de San Sebastián.....	Idem	Idem	Idem.
10071		Sdad. Almacenistas de Carbón.....	S. S.-Amara, 18.....	Internacional	Idem.
10072	24	Pío Grañell.....	S. S.-Esnaola, 15.....	Diamond	Idem.
10073	24	Sres. Perurena y Almandoz.....	Hernani	G. M. C.....	Idem.
10074	24	José Portugal.....	Fuenterrabía	Krupp	Idem.
10075	8	Salvador Erauso.....	Irún	Adler	Turismo.
10076	11	José Aranzábal.....	S. S.-Urbieta, 11.....	Peugeot	Idem.
10077	25	Sres. San Martín y Gómez.....	S. S.-Peña y Goñi, 4.....	R. E. O.....	Autobús.
10078	25	Francisco Ceceaga.....	Vergara	Ford	Camión.
10079	25	Angel González Amunarriz.....	Fuenterrabía	Idem	Omnibus.
10080	38	Sdad. Expl.ª de Fles. y Tranvías.....	S. S.-Peñaflorida, 6.....	Aclo tipo Regal.....	Idem.
10081	22	José M.ª Burutarán.....	S. S.-Sánchez Toca, 7.....	Internacional	Camión.
10082	8	Antonio Abaigar.....	Irún	Adler	Turismo.
10083	11	José Izco.....	Hernani	Citroën	Idem.
10084	25	Edmundo Louit.....	S. S.-Esnaola, 5.....	Turismo	Idem.
10085	25	Enrique Gil Más.....	Tolosa	Ford	Idem.
10086	25	Francisco Miner.....	S. S.-31 de Agosto, 16.....	R. E. O.....	Camión.
10087	12	José Manuel Mutiozabal.....	Orio	Citroën	Idem.
10088	12	Bernabé Armendáriz.....	Hernani	Idem	Turismo.
10089	11	Ignacio Herce Huarte.....	Vergara	Idem	Idem.
10090	21	Francisco F. de Córdoba y Fdez.....	S. S.-Barrio Martutene.....	Dodge	Camión.
10091	12	Eusebio Izaguirre Redondo.....	Hernani	Chevrolet	Idem.
10092	72	Manuel Taramona.....	Madrid.-P. Independencia, 1.....	Studebaker	Turismo.

MES DE MAYO DE 1936

N.º matrícula	H. P.	NOMBRE DEL PROPIETARIO	DOMICILIO	MARCA DEL COCHE	Forma del coche
10093	11	Silverio Iruetagoiena	S. S.-Matía, 18.....	Renault	Camión.....
10094	22	Ariz y Socer.....	S. S.-Peña y Goñi, 3.....	G. M. C.....	Idem.
10095	21	Nicolás Zabalo.....	Anzuola	Dodge	Idem.
10096	13	José Martínez Lizarduy.....	S. S.-Alameda, 7.....	Fiat	Turismo.
10097	11	Pío Asensio Barbarín.....	Estella	Adler	Idem.
10098	8	Unión Cooperativa Panificadora.....	S. S.-Matía, 19.....	Ford	Camión.
10099	8	Julio Gárate Mendicute.....	Eibar	Morris	Turismo.
10100	11	Perfecto Ariz Oteiza.....	S. S.-Urbieta, 2.....	Renault	Idem.
10101	22	Agustín Zabala Iriordo.....	Deva	Diamond	Autobús.
10102	25	Sdad. A. de Manipulados.....	Tolosa	Ford	Camión.
10103	25	Rafael Calparsoro Perot.....	Idem	Idem	Turismo.

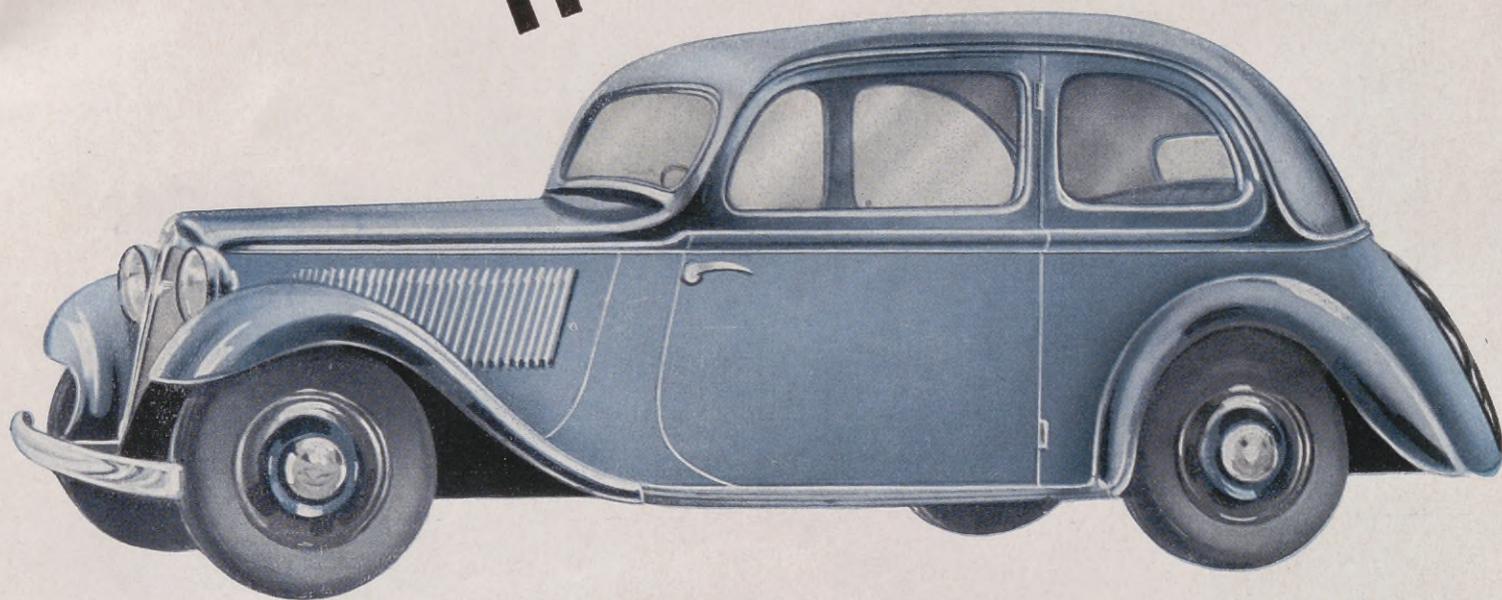
N.º matrícula	H. P.	NOMBRE DEL PROPIETARIO	DOMICILIO	MARCA DEL COCHE	Forma del coche
10104	11	Celedonio Iribar Galarraga	Guetaria	Renault	Turismo
10105	12	Julián Muñoa Mazorriaga	Eibar	Citroën	Idem.
10106	11	Carlos Zubillaga	S. S.-A. de la Libertad, 13	Morris	Idem.
10107	25	Eduardo Brunet Isasi	S. S.-Prim, 5	Ford	Idem.
10108	3	Ramón Arrechea	Elizondo	A. J. S.	Motocicleta.
10109	25	Juan M.ª Perurena	Hernani	Ford	Omnibus.
10110	15	Francisco Dorado	S. S.-Avenida Amilibia, 1	Opel	Turismo.
10111	19	Horacio Azqueta	S. S.-Villa Josefina	Mercedes-Benz	Idem.
10112	18	Luis Zulaica Aguirre	S. S.-Idiáquez, 5	Krupp	Camión.
10113	13	Angel Aracil	S. S.-Aguirre Miramón, 4	Hansa	Turismo.
10114	10	Adalberto Picasso	S. S.-Paseo Colón, 2	Oper	Idem.
10115	8	Santiago de Arocena	Bilbao	Adler	Idem.
10116	13	Ramón Elorrio	S. S.-Zabaleta, 17	Peugeot	Idem.
10117	21	Molet y Urraca	S. S.-Loyola, 1	Blitz	Camión.
10118	24	Transportes Unidos Calamendi	S. S.-Dr. Delgado, 3	Diamond	Idem.
10119	11	Roneo Unión Cerrajera	Mondragón	Citroën	Turismo.
10120	11	Vicente Guibert	Azpeitia	Morris	Idem.
10121	9	Fernando Carrasco	S. S.-Prim, 23	Hillman	Idem.
10122	7	Vicente Maíz	S. S.-San Martín, 50	Austin	Idem.
10123	21	Nicolás Aguirre	Idem	Internacional	Camión.
10124	12	José Auzmendi	S. S.-Moraza, 14	Citroën	Turismo.
10125	25	Francisco Alberdi Arteché	Azcoitia	Ford	Idem.
10126	11	Eugenio Sabourdiu	Rentería	Renault	Idem.
10127	2	Gerardo Garayalde	Tolosa	B. S. A.	Motocicleta.
10128	2	José R. Calparsoro	Idem	Idem	Idem.
10129	11	Juan Moro del Puente	Legazpis	Citroën	Turismo.
10130	14	Mercedes Segovia	S. S.-Fueros, 1	Renault	Idem.
10131	8	Victoriano Balerde	Mondragón	Adler	Idem.
10132	8	Marino Rivero	S. S.-Aguirre Miramón, 6	Idem	Idem.

MES DE JUNIO DE 1936

N.º matrícula	H. P.	NOMBRE DEL PROPIETARIO	DOMICILIO	MARCA DEL COCHE	Forma del coche
10133	21	Domingo Bastida Uranga	Eibar	Chevrolet	Furgón.
10134	8	Enrique Uriarte	S. S.-Av. Infante Don Juan	Adler	Turismo.
10135	31	Salvador Echeandía Gal	Alfonso Morales, 15. Irún	Cadillac	Idem.
10136	11	Manuel Arizti Lecumberri	S. S.-Prim, 37, 3.º	Standard	Idem.
10137	25	Ana Romo (Vda. de Inchausti)	S. S.-Villa Inchausti	Ford	Idem.
10138	10	Angel Aguirre Oláiz	Mártires de Jaca, 11. Irún	Peugeot	Idem.
10139	21	Miguel Berniolles Alzate	S. S.-Villa Bermúdez	Chevrolet	Camión.
10140	9	Leorcio Aramburu Aguirre	Oyarzun	Austin	Turismo.
10141	7	Relojería Internacional	S. S.-Garibay	Idem	Idem.
10142	11	Angel Galparsoro Aguirre	Oñate	Renault	Idem.
10143	13	Gregorio Zabala Arenas	Azcoitia	Peugeot	Idem.
10144	10	José León Iñurrátegui Arregui	Tolosa	Opel	Idem.
10145	9	Eulogio Arocena Aguirregómezcorta	Ermúa	Ford	Idem.
10146	11	José Almandoz Esponda	Astigarraga	Renault	Idem.
10147	12	Galo Oyón Ramírez	S. S.-Pi y Margall, 41	Peugeot	Furgoneta.
10148	32	Leorcio Garmedía Arizcorreta	Cegama	Krupp	Camión.
10149	22	José Luis Seguroza Uzcudun	Asteasu	Federal	Idem.
10150	11	Juan José Gezuraga	Irún	Hanomag	Turismo.
10151	25	Faustino Rodríguez San Pedro	Toreno, 2. Oviedo	Ford	Idem.
10152	8	Unión Cooperativa Panificadora	S. S.-Matía, 21	Idem	Furgoneta.
10153	32	Ignacio Ibarbia Manterola	Irún	Krupp	Camión.
10154	29	Héctor Hermida García	S. S.-Villa Chapultepec	Packard	Turismo.
10155	8	José María Aramburu Echevarrieta	S. S.-Fermín Calbetón, 48	Adler	Idem.
10156	25	Miguel Rentería Sodupe	Arriquila, 2. Bilbao	Ford	Camión.
10157	8	Pedro Contre Loidi	S. S.-Pi y Margall, 9	Adler	Turismo.
10158	9	Francisco Rodríguez Picavea	S. S.-Loyola, 15	Ford	Idem.
10159	11	Francisco Fernández de Córdoba	V. Azkonitz-Artekoa Martutene	Adler	Idem.
10160	10	José María Epelde	Mendaro	Peugeot	Furgoneta.
10161	25	Germán Raguán Gorostidi	Tolosa	Ford	Turismo.
10162	21	José Luis Sánchez Ruiz	S. S.-San Martín, 52	Chrysler	Idem.
10163	10	Eduardo Ibáñez Loidi	S. S.-San Martín, 4	Opel	Idem.
10164	15	Ramón Elósegui Alday	S. S.-Toni-Echea	B. M. W.	Idem.
10165	15	Rafael Elósegui Alday	S. S.-Av. de la Libertad, 2	Idem	Idem.
10166	15	Marcel de Acha	S. S.-Legazpi, 9	Idem	Idem.
10167	13	Alejandro Bengoa Celaya	Eibar	Peugeot	Idem.
10168	8	Mariano Linés Villarejo	S. S.-Villa Deva	Adler	Idem.
10169	8	Pausides Parra Miño	S. S.-Usandizaga, 3	Idem	Idem.
10170	12	Edmond Cluzel Brumiyal	S. S.-Hotel Biarritz	Citroën	Idem.
10171	15	Macario Sanz Diez	S. S.-Bengoechea, 4	Opel	Idem.
10172	15	Ignacio Usandizaga	S. S.-Alameda, 17	B. M. W.	Idem.
10173	8	Alvaro Biskstad	S. S.-Alameda, 17	Fiat	Idem.
10174	8	Buenaventura Patiño	S. S.-Zubieta, 10	Adler	Idem.
10175	8	Victoria Goicoechea	S. S.-Pl. Guipúzcoa, 9	Idem	Idem.
10176	11	Hijos de J. J. Trecu	Deva	Morris	Idem.
10177	10	Santiago Bas Zabala	Irún	Opel	Idem.
10178	8	Santiago Bastida Mondragón	Mondragón	Adler	Idem.
10179	11	Miguel Galdós Iñarra	Oyarzun	Peugeot	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.