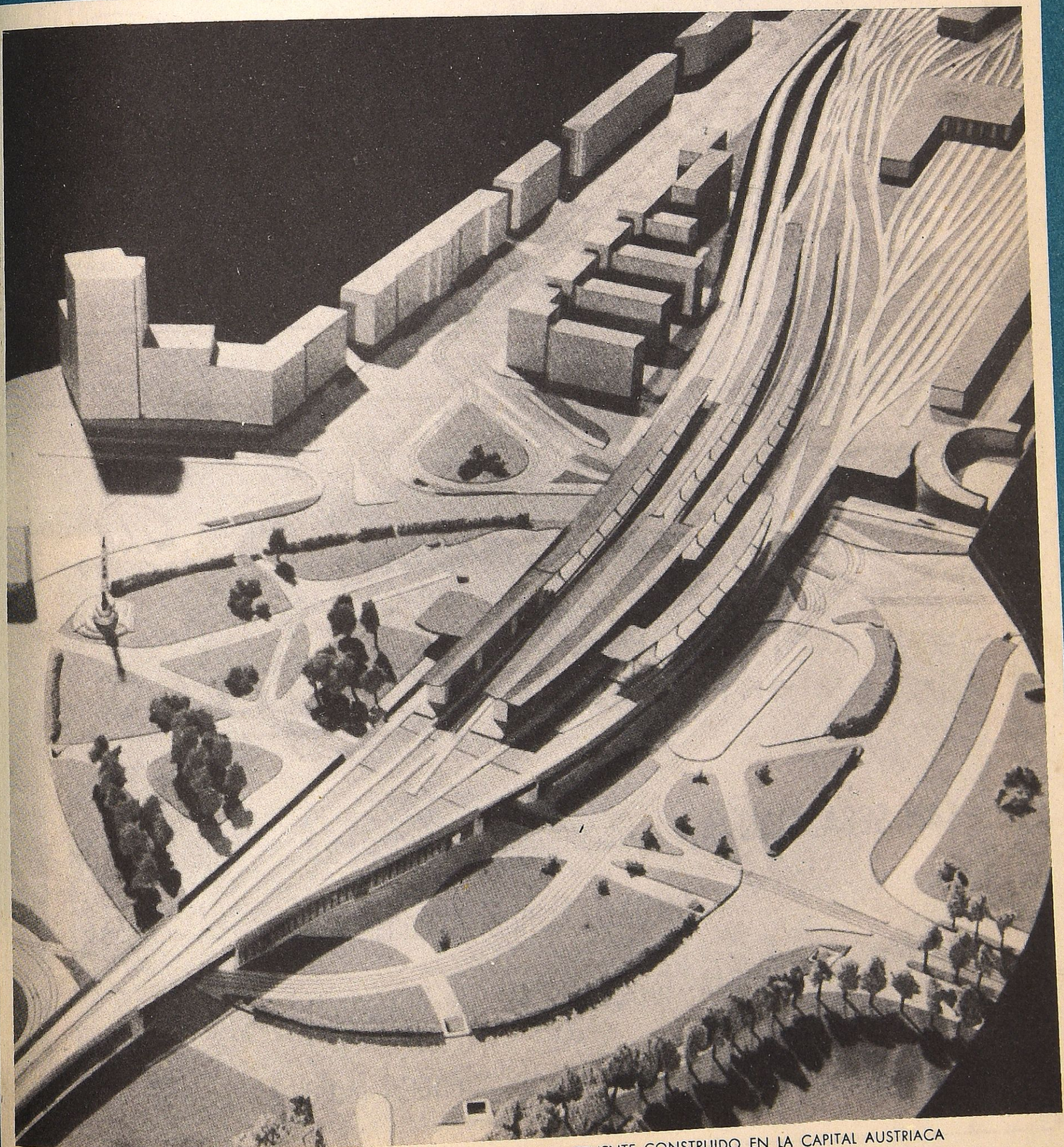


R.A. C.G.



BOLETIN OFICIAL DE INFORMACION



MAQUETA DE LA INTERSECCION DEL PRATERSTERN, RECIENTEMENTE CONSTRUIDO EN LA CAPITAL AUSTRIACA

PERFUMERIA
GURYS

Especialidades:

jabones Flores de Gurys, Duque

Crema cutanea

Barra de afeitar

Gurys

Unicos fabricantes:

Lizariturry y Rezola S.A.
San Sebastian



Finanzauto, S. A.

DISTRIBUIDOR DEL
CAMION ESPAÑOL

Pegaso

SAN SEBASTIAN: Avda. Generalísimo Franco, 24 - Teléf. 16908

BILBAO: Manuel Allende, 4

VITORIA: Prudencio M.^a de Verástegui, 6

PAMPLONA: Plaza del General Mola, 1

Calle San Martín, esquina a Guetaria

DROGUERIA SAN MARTIN
PERFUMERIA - ARTICULOS PARA REGALOS
SERVICIO A DOMICILIO - SAN SEBASTIAN
TELEFONO 12075

?Polveras? ?Juegos de tocador?

?Necesseres Viaje Sra. y Caballero?

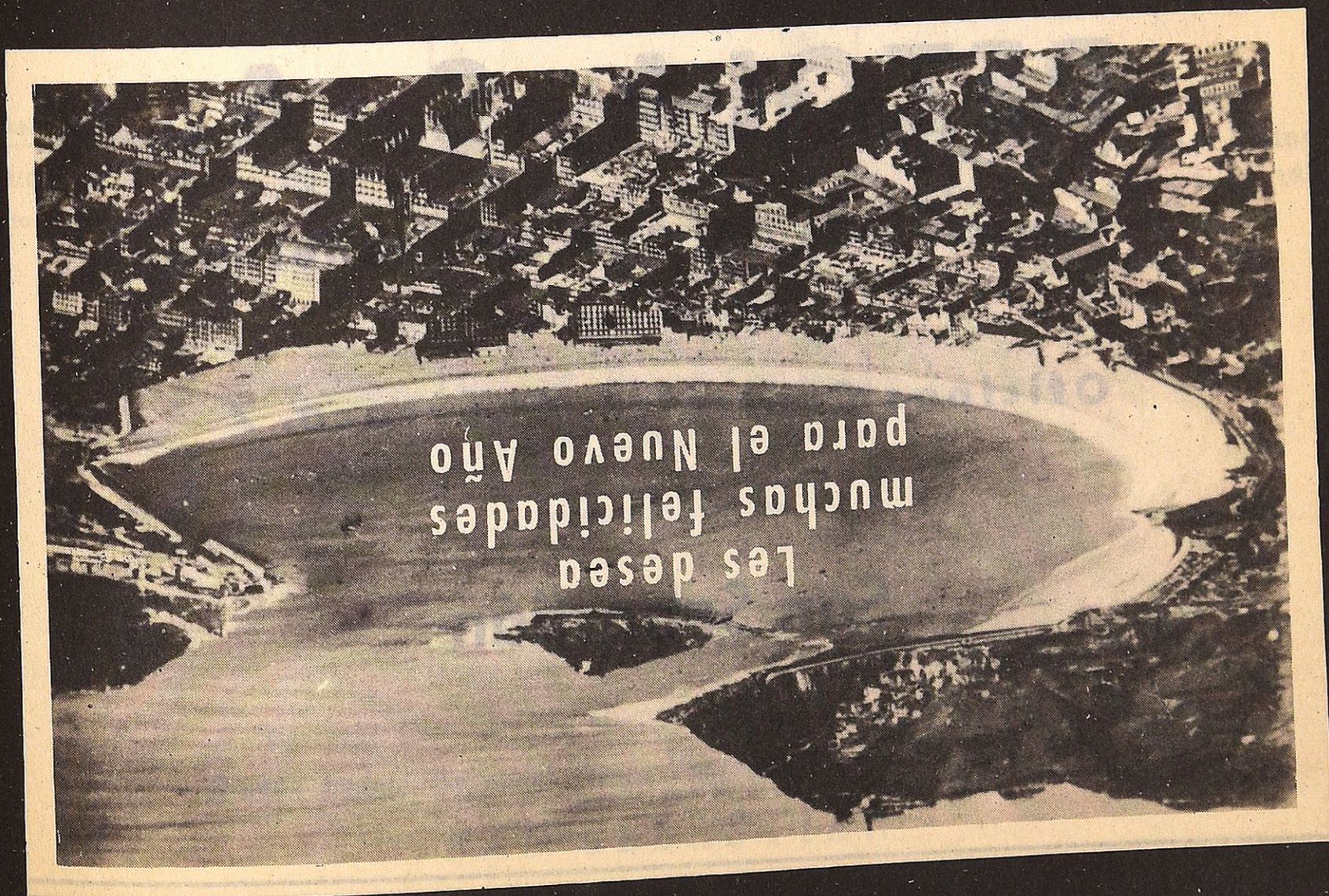
Fantástico Surtido

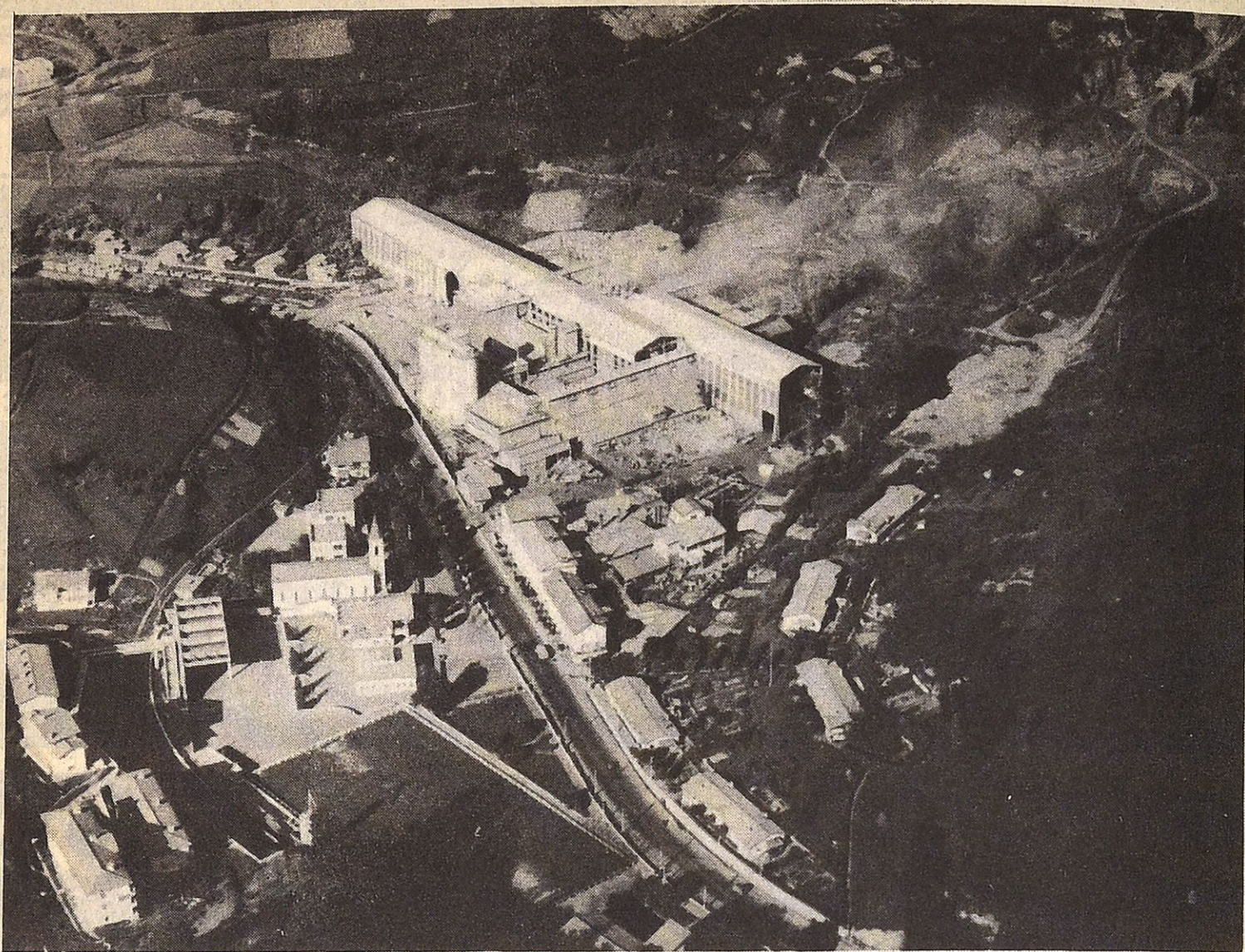
Siempre nuevos modelos...

DROGUERIA SAN MARTIN

Un nombre que da categoría a un regalo

?Vd. tiene que hacer un regalo?



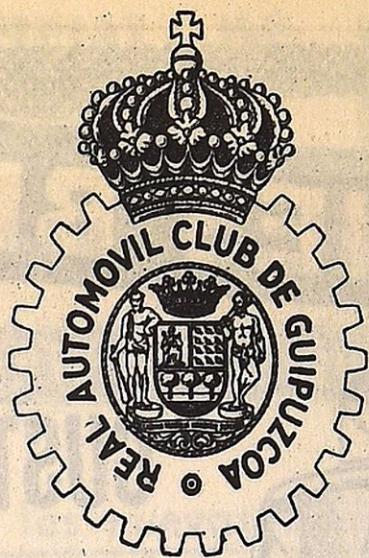


CEMENTOS REZOLA, S. A.

Producción anual: 300.000 toneladas

Oficinas Centrales: Churruca, 7

San Sebastián



BOLETIN OFICIAL DE INFORMACION

Fundado en Mayo de 1950

Real Automóvil Club de Guipúzcoa

CONTENIDO

	Págs.
El trazado revolucionario de las nuevas ciudades.....	5
Información del Club	19
La seguridad en la carretera	25
La gran pasión de los autos en miniatura	27
Menestra	31
Humor del automóvil	32

Delegación en Navarra

Neumáticos y accesorios, S. A. (Nyasa)

Avda. Generalísimo Franco, 9

Teléfono: 14727

PAMPLONA

Delegación en Alava

D. Ignacio Lascaray Ondarra
S. Prudencio, 25, bajo, y Postas, 19-2.º

Teléfono: 1543

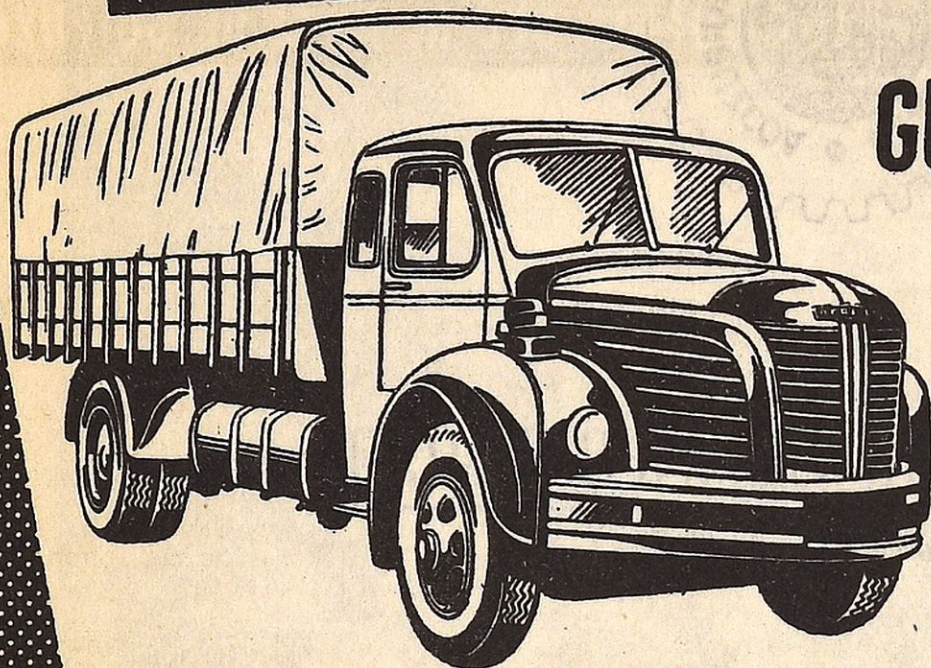
VITORIA

DEPOSITO LEGAL - SS 32 - 1958

Oficina central: Bajos del Teatro Victoria Eugenia. - Teléfono 11529

SAN SEBASTIAN

CAMIONES BERLIET



Representantes en España:

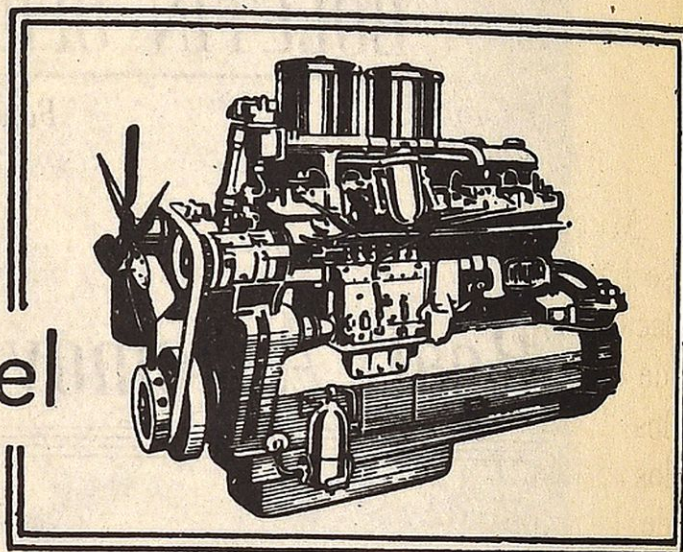
GUSTAVO MASSÉ Y CIA.

S. en C.
SAN SEBASTIAN

Fabricantes de los

MOTORES *Massé*-Diesel

para vehículos.



TALLERES MECANICOS

REPARACION DE TODA CLASE DE VEHICULOS

Fabricación de recambios

Repuestos y accesorios para camiones y motores

BERLIET Y MASSÉ

GARAJE PARA TURISMOS

GARAJE PARA CAMIONES

INDEPENDIENTES

Engrase a presión

Servicio especial de verificación de direcciones

Teléfonos 11317 - 15245 - 17657

Telegramas: "GUMASS"

Calles: TERCIO SAN MIGUEL y JOSE MARIA SOROA

SAN SEBASTIAN



SE DISTRIBUYE GRATUITAMENTE A LOS SOCIOS DEL R. A. C. DE GUIPUZCOA

El trazado revolucionario de las nuevas ciudades

SEPARACION POR CATEGORIAS DEL TRAFICO DE PEATONES Y DE VEHICULOS EN LOS CENTROS URBANOS

(Por Wm. BACKHOUSE)

Experto consejero en materia de Urbanismo y de la Técnica de la Circulación de la ciudad de Johannesburgo

Muchos artículos, memorias e informes se han consagrado al problema de la circulación en las poblaciones, a los accidentes de tráfico, a los gastos que se derivan para los Estados y los individuos de las condiciones caóticas de la circulación, etc. Pero la mayor parte de todos ellos no han sido estudiados y comprendidos sino por expertos en la materia.

En el presente trabajo, deseo poner en evidencia y hacer resaltar los diferentes elementos que intervienen en esta tan importante cuestión:

- a) Lo que uno desearía encontrar en una población.
- b) Lo que uno encuentra.
- c) El por

- qué de las malas condiciones existentes.
- d) Los gastos que acarrear dichas caóticas condiciones.
- e) Cómo es posible obtener mejores condiciones con la creación de ciudades nuevas o la transformación de las actuales.



Existen diferentes formas de tratar los problemas de la circulación. He aquí una solución propuesta por un artista alemán en 1895.

¿QUE DESEA ENCONTRAR UNO EN UNA POBLACION?

Muchos de los elementos de la colectividad son alcanzados de manera diversa por el desarrollo de las poblaciones y por la circulación resultante del crecimiento de la población.

El gran público aspira a la seguridad, a la comodidad, a lo atrayente

y a lo económico.

El comprador, hombre de negocios, empleado, etc., desea una población en la cual se pueda desplazar libremente y con seguridad en un medio agradable; y si se dispone de un coche, se desea poderlo estacionar en el punto mismo a donde uno se traslada. En suma: lo que se apeetece y desea es un centro comercial compacto.

El automovilista y el transportista desean igualmente un desarrollo libre y fluido de la circulación y diversos emplazamientos donde se puedan detener y estacionar sin riesgo de ser sancionados por la Policía.

El comerciante, a su vez, desea una población en la que el cliente sea atraído lo más posible hacia su establecimiento y donde pueda, si dispone de un coche, llevarse consigo las mercancías adquiridas, evitándole así los gastos de un envío a domicilio.

La Policía, por su parte, desea una ciudad en que la dirección y el control de la circulación sean sencillos, y en la que los habitantes no se sientan tan contrariados que se vean inducidos a violar los reglamentos y donde en el caso de que estos sean violados, el infractor pueda ser castigado fácilmente.

El concejar, el funcionario y el contribuyente, en fin, desean una población cuya administración sea poco costosa, cómoda para los que la habitan y que se pueda vivir en ella con la deseada seguridad.

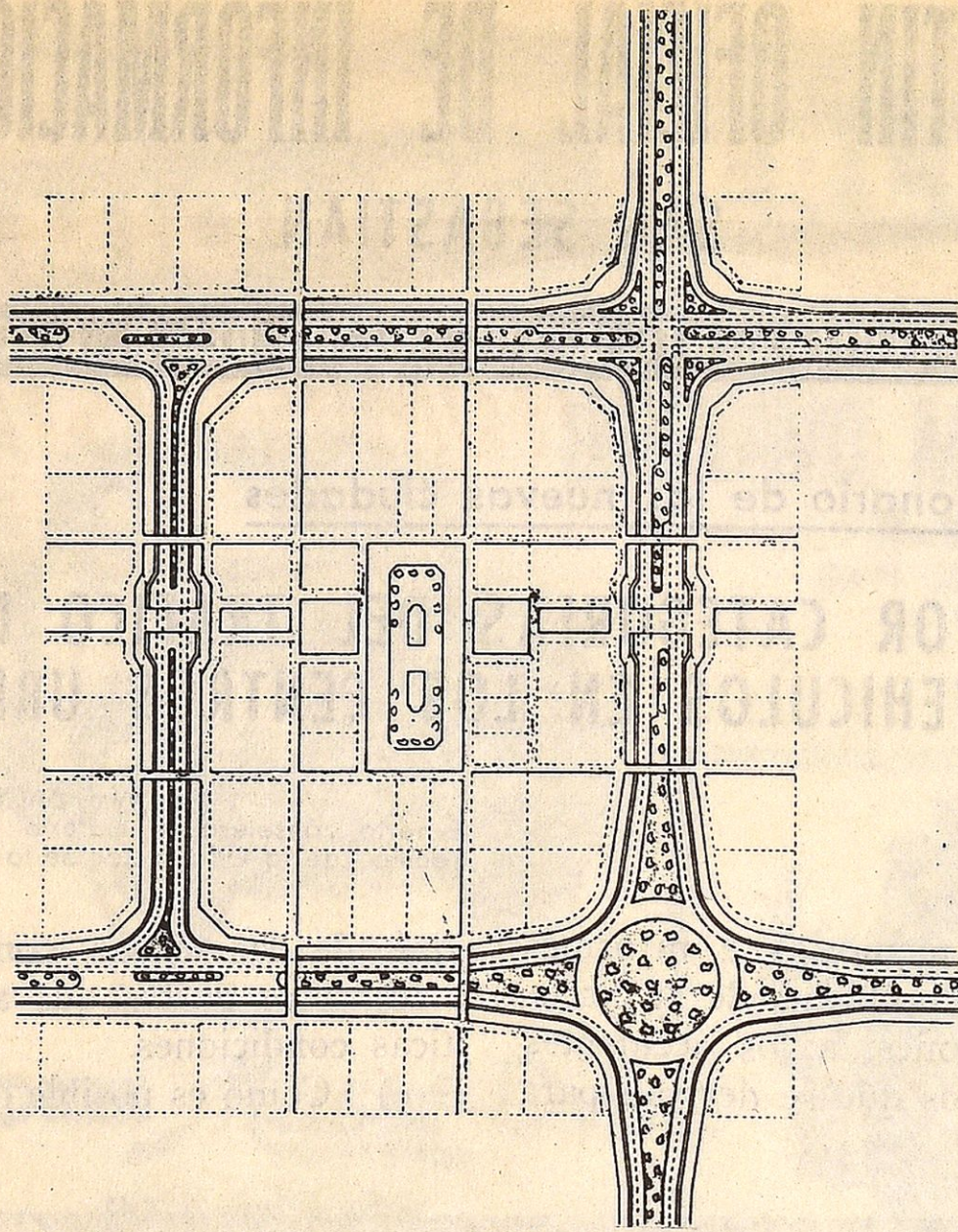


Fig. 1 - Plano de conjunto que permite instalar los almacenes en el primer piso y la separación por categorías de la circulación de vehículos y peatones.

Los numerosos accidentes que se producen con un número de muertos más elevado de los que resultan de cualquier conflicto armado, son considerados como inevitables, y como formando parte normal de la vida moderna.

Los apresuramientos (causa de numerosos accidentes), los accidentes mismos, las pérdidas de tiempo y de dinero, el envejecimiento y el desgaste de los vehículos, el despilfarro de carburante y las largas distancias que hay que franquear a pie entre el lugar de estacionamiento y el punto de destino son bien conocidos por todos.

Las multas, cada vez mayores, que vienen a sancionar toda violación de los reglamentos de la circulación y el áspero rigor materialista que estamos forzados a adoptar para poder sobrevivir son resultado directo del desarrollo de nuestras poblaciones.

¿POR QUE EXISTEN CONDICIONES CAOTICAS EN LAS CIUDADES?

La mayor parte de los estudios y de los informes consagrados a las condiciones de la circulación en las poblaciones

¿QUE SE ENCUENTRA EN LAS POBLACIONES?

Todos conocemos la situación caótica de las poblaciones, como resultado de su desarrollo exagerado, que se produce sobre vías de la circulación, absolutamente inadaptadas a las condiciones modernas, y nos sentimos, de agradecimiento, apáticos ante tal situación. Los



¡AUTOMOVILISTA!

proteja a tiempo su coche
con ANTICONGELANTE

Krafft





Patentado
1.º marca nacional

SILENCIADORES PARA TODA
CLASE DE VEHICULOS Y MO-
TORES DE EXPLOSION.
MAXIMA CALIDAD Y GARAN-
TIA. TUBERIAS DE ESCAPE
Y TERMINALES CROMADOS.



José María Soroa, 5 - Teléfono 1-96-67
SAN SEBASTIAN

GARAGE ARACAMA

GRAN ACADEMIA AUTOMOVILISTA - COCHES
RENAULT - 4 - 4 - SEAT - 600 - PEUGEOT - CARNETS
DE 2.º, 1.º y 1.º Especial - ENGRASES Y LAVADOS A
ALTA PRESION - REPARACION DE NEUMATICOS,
SERVICIO GRUA PERMANENTE.

c/ Aguirre Miramón n.º 6 - Tels. 13988-16867

SAN SEBASTIAN

Carrocerías

DIAZ

Paseo Duque de Mandas, letra I

Teléfono 13-3-87 **SAN SEBASTIAN**

SASTRERIA PARA
SEÑORA Y CABALLERO



IMPERMEABLES - CONFECCION

SAN SEBASTIAN • Elcano, 10

TREVIJANO

EL ZAPATO DE CALIDAD
PARA SEÑORA Y CABALLERO



San Martín, 38 - Teléfono 12183

SAN SEBASTIAN

ACADEMIA AUTOMOVILISTA

SAN MARCIAL, 4
TELEFONO 21099

Unica con doble volante
(patentado)

GARAGE Vicente Castroviejo

SERVICIO DE REMOLQUE
CUSTODIA DE COCHES
ENGRASE ALTA PRESION
TALLERES MECANICOS
REPARACIONES

Víctor Pradera, 67 - Teléfono 14238

SAN SEBASTIAN

FOTOCOPIAS

ENTREGA EN
EL ACTO

F. MATURANA

Hernani, 10 - **SAN SEBASTIAN**

se han dedicado especialmente al análisis de la circulación y a los movimientos de los peatones y proponen métodos susceptibles, indudablemente, de mejorar la situación.

Yo deseo profundizar en las causas fundamentales de esas condiciones caóticas y propongo determinados métodos, algunos de los cuales pueden, a largo plazo, prevenir la agravación del problema e irlo mejorando poco a poco.

Se trata, esencialmente, de un problema de urbanismo, ya que la circulación está provocada por el contingente humano; éste es atraído hacia las poblaciones a causa de sus construcciones y de la utilización funcional de las mismas; la apertura, un domingo, de un centro comercial cualquiera basta para probarlo.

Se requiere al especialista de la técnica de la circulación después de haberse producido el caos y para que trate de mejorar la situación. Siendo al propio tiempo urbanista e ingeniero de la circulación y poseyendo una experiencia práctica de treinta y cinco años, he podido estudiar y observar el desarrollo de la situación caótica de la circulación. Si se consideran los hechos bajo un punto de vista histórico, todas las poblaciones se han desarrollado a partir de un pequeño núcleo, y en las épocas iniciales, excepción hecha de los pueblos extremadamente modernos, las calles han sido hechas para las caballerías y para vehículos de tracción animal.

En los pueblos de antes, la velocidad era lenta, y la vida, extremadamente simple. Ningún barrio especial estaba reservado al comercio; pequeñas empresas de carácter familiar eran dirigidas desde los mismos barrios residenciales.

El desarrollo de las poblaciones ha traído consigo la división de las propiedades construídas en los barrios residenciales, en terrenos menos extendidos, que permiten cobijar en centros compactos gran cantidad de habitantes.

A medida que la población se ha ido desarrollando, se han creado barrios especiales para el comercio y los negocios; los grandes inmuebles han sustituido a las pequeñas viviendas y el caballo ha sido reemplazado por el automóvil, el tranvía y el tren.

Estas modificaciones se han introducido lentamente, y lo mismo que un tumor canceroso en vías de desarrollo, no han sido verdaderamente reconocidas hasta que ha sido demasiado tarde. Los urbanistas han sido los primeros en comprender las condiciones caóticas que se producen si se tolera un crecimiento excesivo sobre un terreno exiguo. Han tratado entonces de hacer comprender a los Ayuntamientos y demás autoridades responsables que si se construyen grandes inmuebles en parcelas que habían sido previstas para pequeñas viviendas, esto y la movilidad, cada vez mayor, de los habitantes habrán de provocar inevitablemente un verdadero estrangulamiento de la circulación.

Las presiones ejercidas por los propietarios y demás personas interesadas sobre los administradores municipales han conseguido ahogar las advertencias razonables, y hoy todavía, a pesar del conocimiento cierto que tenemos de los peligros del estrangulamiento con que amenaza la circulación, las presiones interesadas consiguen todavía anular los asesoramientos de los expertos, aun reconociendo que debe existir un equilibrio entre la construcción y el tráfico.

Casi invariablemente, la reconstrucción en masa de la parte céntrica de las poblaciones ha conservado los antiguos límites de las fachadas, sin dejar ninguna posibilidad de ensanchamiento de las calles, que permita absorber el tráfico resultante de un simple acrecentamiento del volumen de las construcciones y del aumento considerable del número de vehículos automóviles.

La lenta transformación de las condiciones que prevalecen en una pequeña localidad en relación a las de una gran población ha provocado una mezcla incoordinada de edificios diversos; almacenes, oficinas, teatros, iglesias, clubs, viviendas, industrias, residencias, etc. se han desarrollado frente a frente y sin ligazón orgánica. Esta mezcla de edificios para uso diferente ha provocado otra análoga en el tráfico de vehículos que no tienen entre sí ningún punto común. La gran circulación se mezcla con la local; los vehículos industriales ruedan mezclados con los privados y comerciales, y las

masas de peatones atraviesan las calles y se abren un camino precario, con riesgo de sus vidas, en medio de un mar de vehículos.

PANORAMA GENERAL DE LAS CONDICIONES URBANAS

La mezcla incoherente de edificios destinados a usos diferentes, la masa demasiado grande de tales edificios, de estrechas fachadas, que provocan los taponamientos

de la circulación, pierden el valor imponible de los espacios reservados para el estacionamiento, y los servicios municipales deben ser atendidos sin beneficio financiero. Los clientes de los comercios se resisten a transportar sus compras hasta el lugar donde han dejado su coche y exigen la entrega a domicilio, lo que impone a los comerciantes un exagerado gasto de transporte.

La explotación de los garajes de aparcamiento en el centro de las poblaciones

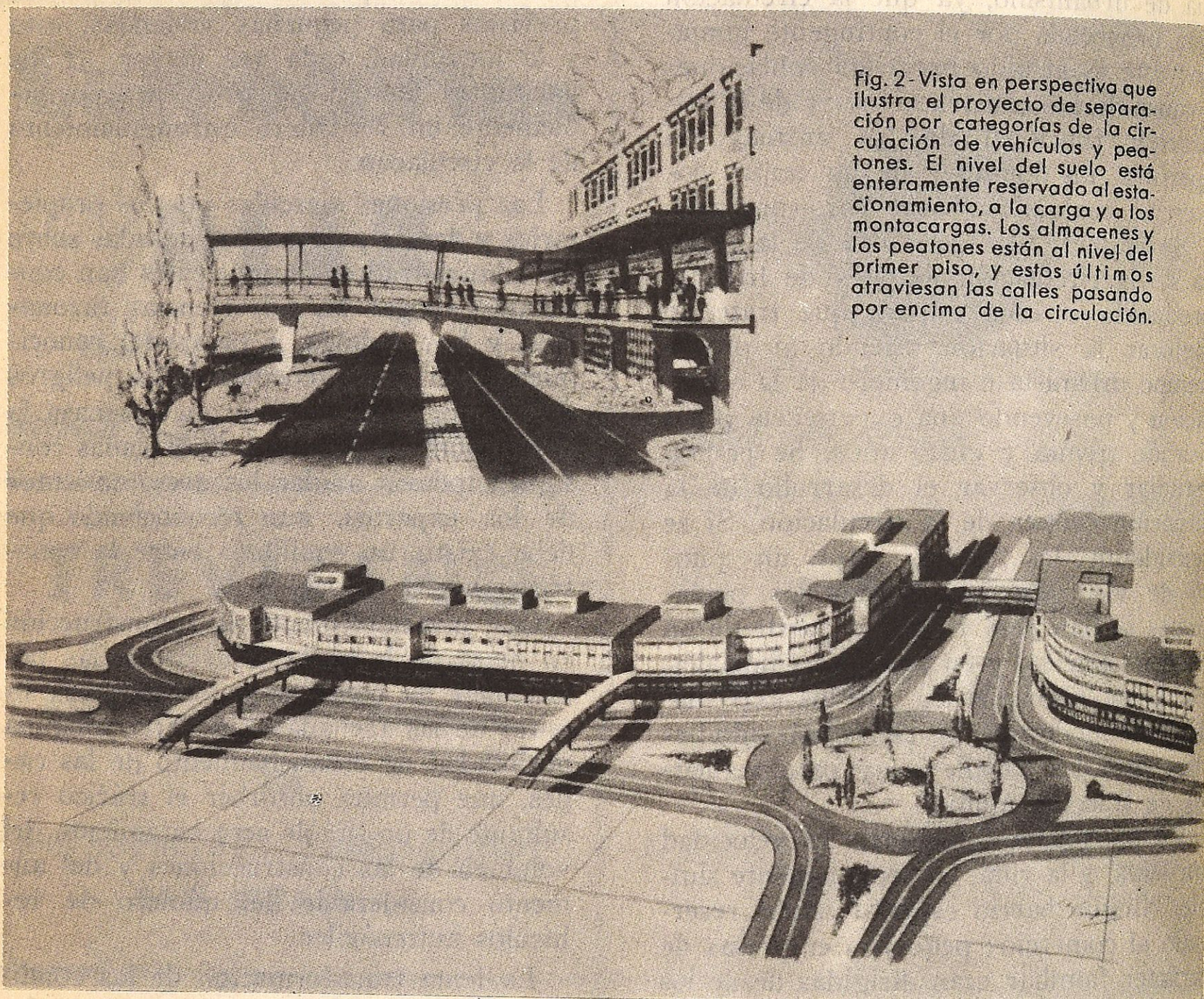


Fig. 2 - Vista en perspectiva que ilustra el proyecto de separación por categorías de la circulación de vehículos y peatones. El nivel del suelo está enteramente reservado al estacionamiento, a la carga y a los montacargas. Los almacenes y los peatones están al nivel del primer piso, y estos últimos atraviesan las calles pasando por encima de la circulación.

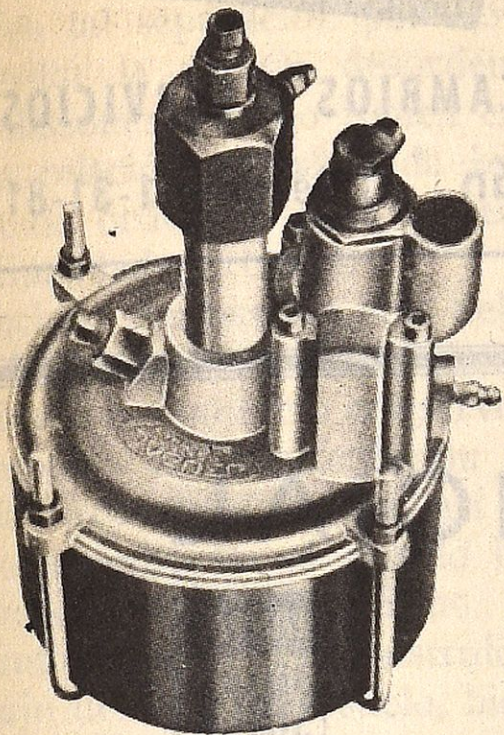
mientos de la circulación, y la falta de lugares para poder estacionar son todo ello motivo de confusión y de peligro para los peatones.

Cuando el tráfico es muy denso y faltan lugares de aparcamiento en el centro de una población, es totalmente necesario establecer esos parques alejados del centro. Las zonas de aparcamiento alejadas del centro presentan numerosos inconvenientes. El conductor tiene que recorrer a pie grandes distancias entre esas zonas y el centro de sus negocios; el Mu-

es costosa. Por de pronto, dividen artificialmente las zonas comerciales, mientras que la entrada y salida de vehículos entorpecen el normal desarrollo del tráfico. Ni los parques ni los garajes son una solución cómoda y económica, el aumento de la circulación de peatones que de ello se deriva provoca numerosos accidentes. He estudiado un método más lógico de afrontar este problema en los planos de la nueva ciudad de Welkom, en las regiones auríferas del Estado libre de Orange, en Africa del Sur, pre-

TALLER ESPECIALIZADO EN REPARACION Y MONTAJE DE AMORTIGUADORES Y FRENOS

(Hidráulicos, Servos y Aire Comprimido)



Servos especialmente diseñados
para SEAT 1400-600, D.K.W. y
DAUPHINE:: PEGADO DE ZAPA-
TAS (Motos, Turismos, Camiones)

SERVICIO OFICIAL «JAGUEL»

J. AREVALO

* Jose M.º Salaverría, 3, bajo SAN SEBASTIAN Teléfono 22139

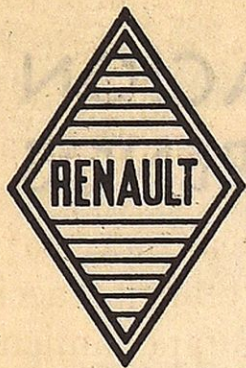
¡Más vida que un gato!



LINEA
S.S.

ACUMULADORES
★ K L G ★

Avda. Generalísimo 16 bis. - SAN SEBASTIAN - Tel. 21-2-48



CONCESIONARIO
PARA
GUIPUZCOA

Auto-Recambios **BRIG S.L.**

NEUMATICOS MICHELIN • RECAMBIOS Y SERVICIOS
Avda. Generalísimo, 2 San Sebastián Teléfono 1-31-81

SERVICIO OFICIAL



ACCESORIOS • RECAMBIOS
TALLER AUTORIZADO
BONOS GARANTIA

LUIS JESUS CANO

Prim, 59 * Tels. 11642 - 14406
SAN SEBASTIAN



TALLER AUTORIZADO - MAESTRO DIPLOMADO ALEMAN
VOLKSWAGEN • PORSCHE
SERVICIO TECNICO

PETICION DE AUTOMOVILES - ENGRASE ALTA PRESION
ESPECIALIDAD EN **MERCEDES BENZ**

JOSE WACHSCHÜTZ

PLAZA ZUBIETA, 2

Teléfono (Taller y Domicilio): 1-44-03
SAN SEBASTIAN

viendo barrios diferentes para el comercio, las oficinas, los hoteles y los teatros, los barrios residenciales, etc., cada uno de ellos dotado de emplazamiento de aparcamiento, suficiente para su desarrollo particular, al propio tiempo que creando zonas reservadas a los peatones.

Una tal separación por barrios permite evitar la mezcla desordenada de las circulaciones que no tienen entre sí ninguna relación, y así, cada barrio forma un todo ordenado para la realización de su finalidad particular.

Incluso con barrios bien delimitados, es de desear que el desarrollo futuro del dedicado al comercio conserve siempre la separación de la circulación de peatones de la circulación rodada, así como el estacionamiento en el mismo barrio de la circulación afecta al mismo. La creación de autovías urbanas, construídas bien por debajo del nivel del suelo, bien por encima de éste, son cada vez más necesarias en algunas poblaciones a fin de evitar accidentes, de asegurar un rápido descongestionamiento de la circulación y de separar el tráfico del movimiento local del peculiar de los peatones.

Los gastos que entraña la expropiación de los terrenos situados en el centro de las poblaciones con el fin de construir autovías urbanas, son extremadamente elevados, y un método que permita evitar estos gastos de expropiación es indicado e ilustrado más adelante.

¿QUE GASTOS SUPONE LA CIRCULACION CAOTICA ACTUAL?

No es posible precisar exactamente el montante real de las pérdidas que acarreañ las condiciones actuales del tráfico; pero se puede afirmar con absoluta certeza que el despilfarro de vidas, de dinero, de vehículos, de salud, etc., que provocan sobrepasa en mucho todos los restantes despilfarros del mundo moderno.

En un estudio reciente, la Federación Británica de Carreteras evaluó que los embotellamientos de las carreteras británicas cuestan a la nación algo así como 500 millones de libras esterlinas cada año.

Muchos de los cálculos de este género se han hecho periódicamente por algunas organizaciones que conviene citar, tales como la Eno Foundation for Highway

Traffic Control, la American Association of State Highway Officials, el Institute of Traffic Engineers, el Road Research Laboratory (Gran Bretaña), las Federaciones de Carreteras, etc., etc. Tantos han sido los cálculos que han realizado para precisar los gastos que acarrear los accidentes de la circulación y los taponamientos del tráfico, que me limitaré a declarar que "alguna cosa hay que hacer" y que "esa cosa debe ser acometida conjuntamente por el urbanista y por el especialista de la técnica de la circulación".

¿COMO PUEDE ESTABLECERSE EL PLANO DE LOS PUEBLOS EN FORMA DE ASEGURAR UN DESCONGESTIONAMIENTO RAPIDO Y SEGURO DE LA CIRCULACION?

No cabe la menor duda de que las poblaciones del porvenir deberán ser concebidas según métodos totalmente nuevos. Los peatones deberán estar separados del tráfico rodado; la gran circulación deberá estar separada de la local, los centros comerciales deben formar un conjunto y los almacenes no deben estar separados los unos de los otros por otros edificios. Los estacionamientos, la carga y descarga de mercancías deben efectuarse en el propio lugar de su destino.

Dos problemas diferentes se plantean:

- a) El estudio de planos de nuevas poblaciones o de grandes espacios sujetos a demolición.
- b) Zonas actualmente urbanizadas que habrán de ser gradualmente readaptadas a las condiciones modernas.

ESTUDIO DE LOS PLANOS DE LAS POBLACIONES NUEVAS Y DE LAS GRANDES ZONAS A READAPTAR

Cuando se procede al estudio de los planos de poblaciones nuevas o de grandes zonas susceptibles de readaptación, es posible aplicar el método de construcción "sobre pilares".

Según este sistema, el edificio está rodeado de vías de servicio que permiten una evacuación segura y fluída del tráfico. Al nivel del suelo, el terreno está en su totalidad dedicado a aparcamiento y a los emplazamientos de carga y monta-

carga. Estas operaciones pueden ser organizadas a niveles diferentes si la altura de los inmuebles lo permite. El terreno está completamente despejado y reservado a los vehículos y al personal de servicio.

Los almacenes, las oficinas, etc., están situados en una o varias plantas, encima del parque de estacionamiento. (El plano I y la figura 2, realizados por el arquitecto G. A. Campbell, ilustran un proyecto de este estilo).

que es posible pasearse con absoluta seguridad alrededor de los almacenes por encima de las vías de tráfico rodado. Si el peatón desea atravesar la calle, puede hacerlo gracias a unos puentes especiales. Este plano permite una separación total de la circulación de peatones de la de los vehículos, ofreciendo a cada uno el máximo de comodidad y seguridad.

El plano en cuestión presenta, en resumen, las siguientes ventajas:

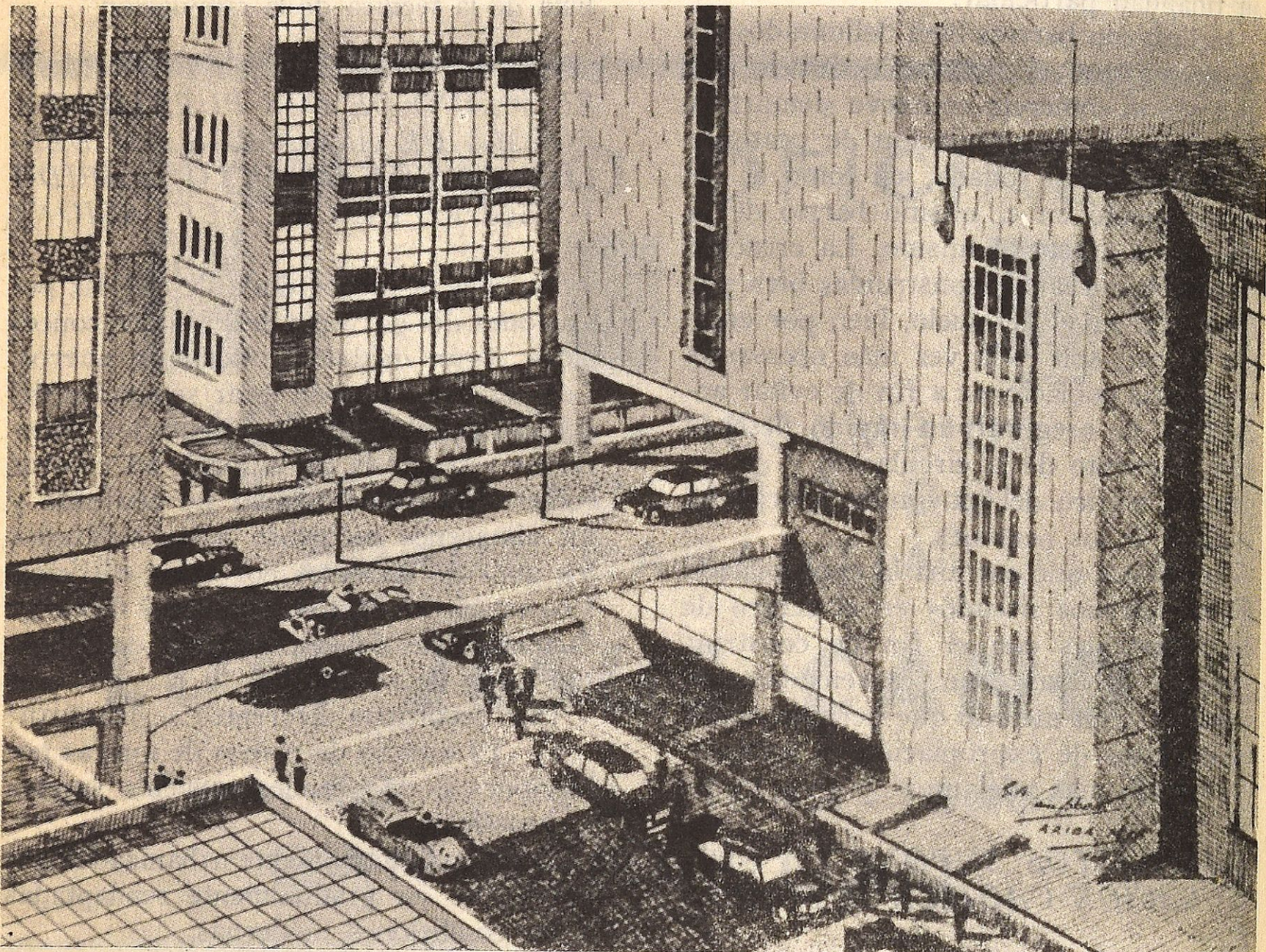


Fig. 3 - A fin de evitar los gastos elevados de la expropiación de terrenos y edificios para la construcción de una autovía urbana, estas carreteras deberán establecerse en el mismo cuerpo de los edificios, al nivel del segundo piso. Los almacenes se sitúan debajo, mientras que las oficinas se instalan en los edificios construidos sobre pilares por encima de la carretera.

Este plano permite a los vehículos alcanzar directamente el edificio donde se desee hacer las compras; el coche queda aparcado, y sus ocupantes pasan a los ascensores, escaleras mecánicas, rampas o escaleras normales para alcanzar la planta donde se hallan instalados los almacenes.

Los pasillos reservados a los peatones están enteramente separados de las vías destinadas exclusivamente al tráfico rodado, situados encima de estas, por lo

a) Aporta al peatón seguridad y comodidad.

b) Asegura una evacuación fácil de la circulación de vehículos, que no es nunca interrumpida por la travesía de la calzada por los peatones.

c) Prevé la posibilidad de aparcar en donde a uno le hace falta, al mismo tiempo que montar instalaciones de carga en el lugar donde son útiles, es decir en el emplazamiento exacto de los almacenes.

d) Permite al comerciante economi-

zar los gastos de entrega de las mercancías a domicilio, ya que los clientes pueden transportarlas fácilmente a sus coches.

e) Aumenta el valor imponible a disposición de las autoridades locales y permite una plena utilización de los servicios esenciales incluso en las zonas reservadas para aparcamiento.

PROYECTOS ESPECIFICOS PARA CONVERTIR UN BARRIO RESIDENCIAL EN OTRO COMERCIAL

La villa de Ladysmith, en la provincia de Natal, en Africa del Sur, es una antigua población cuya expansión y desarrollo quedaron estacionados. Recientemente, la política progresiva de su Municipio, orientada a asegurar un abundante aprovisionamiento de agua, y la producción local de carbón y de corriente eléctrica a precio muy barato, le han permitido desarrollarse en el aspecto industrial.

Se ha hecho ahora necesario ampliar el barrio comercial, que debe extenderse penetrando en la antigua zona residencial. En el curso de la fase de transición, las transformaciones se producirán por sectores, pero en orden disperso. Por esta razón, la separación de categorías de la circulación de peatones y vehículos no se hará inmediatamente, y el Municipio ha decidido, bien acertadamente por cierto, que a dicha expansión deba seguir un plan de separación de la circulación por categorías.

Está previsto que los edificios habrán de ser construídos de forma tal, que los almacenes estén situados en un nivel elevado, mientras que el estacionamiento y la carga de los vehículos se efectúen al nivel del suelo.

CARRETERAS "EXPRES" Y AUTO-RUTAS URBANAS

Se hace sentir cada vez más la necesidad de separar el gran tráfico del esencialmente urbano de las poblaciones.

En la mayor parte de los casos, ello implica gastos de expropiación casi prohibitivos para poder asegurar el paso de las autovías urbanas necesarias.

Además, las corporaciones locales pierden el beneficio del valor imponible y de

los ingresos procedentes de los servicios anexos a los inmuebles derribados para permitir la construcción de estas autovías.

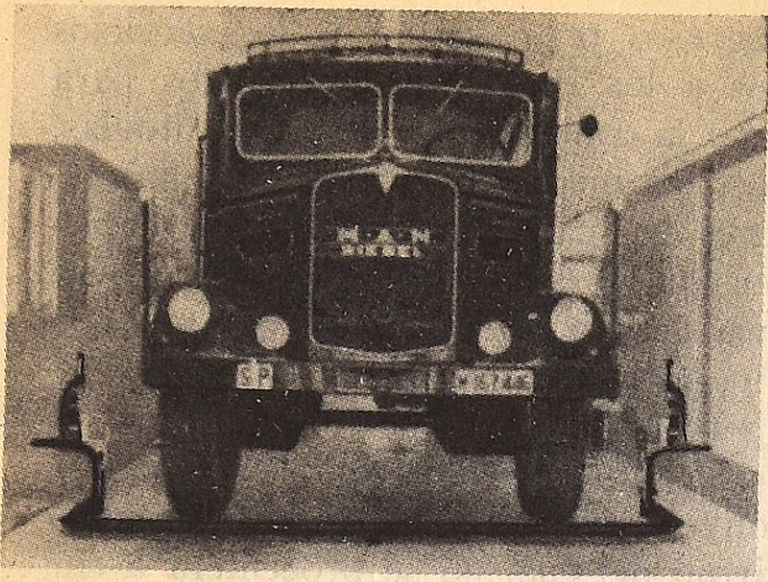
No hace mucho inspiré a los administradores de una ciudad importante, en relación con la construcción de una nueva autovía urbana que había de atravesar la localidad—cuyos inmuebles son muy viejos pero donde el valor del terreno es muy elevado ya y aun sigue creciendo—la conveniencia de ajustarse a un plan en virtud del cual no se procediera a expropiaciones aunque sí a la creación de determinados impuestos por servidumbre a los propietarios afectados por el paso de la autovía.

Nuestro gráfico número 3 (cuyo autor es también el señor Campbell) muestra un proyecto que permite incorporar la construcción de una autovía urbana a una zona edificada. La planta que está a ras de la calle y el primer piso de las construcciones estarían reservados al comercio y a las oficinas, mientras que la autovía discurriría a la altura del segundo piso. Por encima de la autovía se autorizaría la construcción de edificios levantados sobre pilares, que quedarían enlazados con la calle a través de ascensores los cuales no tendrían ninguna parada al nivel de la autovía.

Esta utilización de un piso de tales construcciones es económicamente conveniente tanto para quien construye la carretera como para las Corporaciones locales y para los propietarios de los inmuebles, ya que el primero no tiene que comprar solares de gran valor, las segundas perciben impuestos sobre los inmuebles que atraviesa la carretera y los servicios necesarios son utilizados plenamente, y para los terceros porque una parte considerable de los gastos de construcción del inmueble revierte a él por conducto del que ha construído la carretera.

Esta disposición revolucionaria del trazado de las nuevas ciudades presenta, además, otra ventaja en lo que se refiere a la seguridad, ya que permite eliminar de las calles comerciales todo el gran tráfico.

De "Revue Internationale de la Circulation et de la Sécurité Routiere", publicación de la Organización Mundial del Turismo y del Automóvil (O. T. A.).



Alineador de Ruedas para Camiones

AUTOMOCION CONDUCCION

EVITEN ACCIDENTES
COMPROBANDO
LA DIRECCION

ESPECIAL

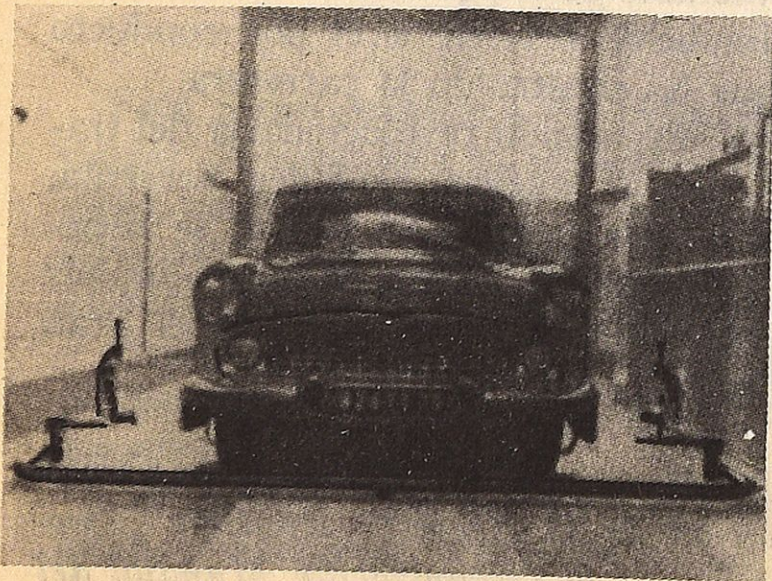
CON LOS MODERNOS

TALLERES

DIRECCION:

Miguel Imaz, 3 y 5 - Tel. 19039

SAN SE



Alineador de Ruedas para Turismo

OVILISTAS

CTORES

TS

ON REGULARIDAD

NDE SUS VEHICULOS

ILIDAD

ARATOS DE PRECISION

IANA, S.A.

TALLERES:

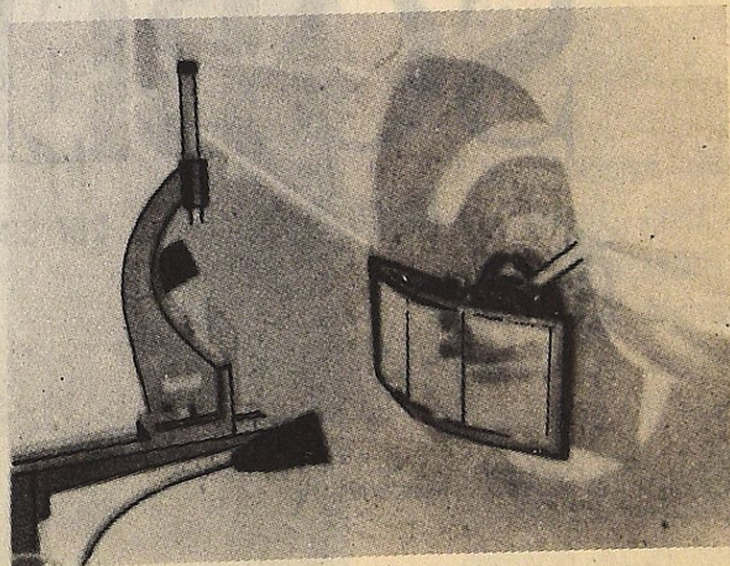
Miguel Imaz, 3 y 5 - Teléf. 12425

Ramón y Cajal, 3 - Teléf. 18290

ASTIAN



Equilibrador de Ruedas



Comprobación Óptica

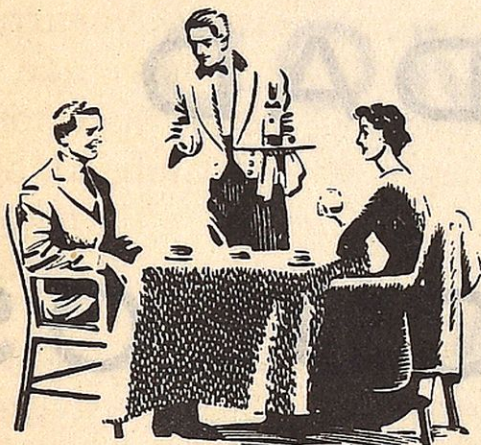
Ha llegado el momento..



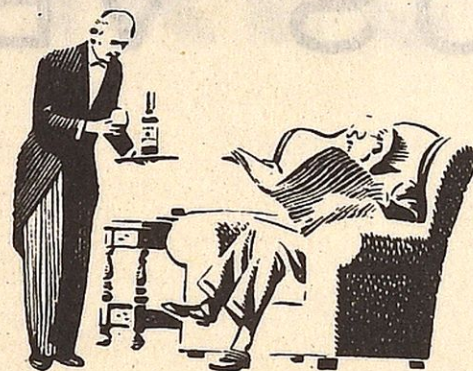
en el Bar



en su Casa



en el Restaurant



en el Casino

de beber una copa de buen coñac.

SOBERANO

Unico en su estilo por su aroma, color y sabor.



GONZALEZ BYASS



RASGO Publicidad

CASAS EN JEREZ - PUERTO DE SANTA MARÍA - SANLÚCAR DE BARRAMEDA OPORTO - LONDRES - TÁNGER - COGNAC

Durante todo el mes de Enero próximo, tanto en nuestras oficinas centrales como en las de las Delegaciones de Alava y Navarra, estarán a disposición de los señores socios los recibos correspondientes a la anualidad de 1960

En el deseo de dar a nuestros señores socios comodidad y facilidades mayores para el abono del recibo de la cuota anual correspondiente a 1960 (180 pesetas) y atendiendo las sugerencias recibidas en diferentes ocasiones por parte de quienes de entre ellos prefieren pagar su cuota en nuestras oficinas en vez de que un cobrador se desplace hasta el domicilio de cada uno de ellos, la Junta Directiva ha decidido que durante todo el mes de enero próximo estén a la disposición de aquéllos los respectivos recibos anuales, tanto en San Sebastián como en las Delegaciones de Vitoria y Pamplona, estos para los residentes en las

provincias de Alava y Navarra. Expirado enero, aquellos recibos que no hayan sido recogidos serán puestos al cobro directamente por el Club, al propio domicilio del socio para los residentes en San Sebastián, y por conducto de un Banco para los domiciliados en la provincia de Guipúzcoa y en el resto de España.

ENTREGA DE PLACAS A LA JEFATURA DE OBRAS PUBLICAS Y AL AYUNTAMIENTO DE ZARAUZ

La Prensa diaria local, con la amable atención con que recoge todas las actividades del Real Automóvil Club de Guipúzcoa, dedicó en el momento oportuno

El Real Automóvil Club de Guipúzcoa ha creado el Servicio del Seguro Mutuo de Automóviles de Turismo, a través de su Mutualidad oficial

MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL

Con las ventajas propias de la **modalidad mutualista**. Validez de la póliza en Europa y Norte de Africa, **sin aumento en la prima**.

Cubre todos los riesgos en forma combinada o aislada.

En caso de diferencias entre Mutualidad y asegurado, actuará como árbitro el Real Automóvil Club de Guipúzcoa, sin intervención, por lo tanto, de los Tribunales de Justicia.

Mutualidad inscrita en la Dirección General de Seguros por Orden ministerial de 7 de Marzo de 1936 y declarada de ámbito nacional por Orden ministerial de 3 de Febrero de 1955

Solicítense información en las Oficinas del Club, en las Delegaciones de éste en Vitoria y Pamplona y en la Delegación de esta Mutua en Bilbao, Alameda de Recalde, 25

Representantes y corresponsales en España y en el extranjero.

un buen espacio a la reseña de este acto, calificándolo de sencillo y simpático; y así fué, en efecto, aunque, por ser nosotros los más interesados en él, nos cohiba un tanto el reconocerlo.

Tuvo lugar el pasado jueves, día 12, por la tarde; lo presidió el Gobernador Civil de la Provincia, don José María del Moral, y fué su objeto hacer entrega de sendas placas de plata, con grabadas leyendas alusivas, a la Jefatura de Obras Públicas de Guipúzcoa y al Ayuntamiento de Zarauz, concedidas por nuestro Club en mérito a la interesante labor realizada, por ambos organismos en pro del embellecimiento de la

gratitud por la distinción otorgada a los organismos que representaban.

Representó en el acto a la Ciudad el primer teniente de alcalde de su Ayuntamiento, señor Mendía, y estuvieron presentes, igualmente, varios directivos del Automóvil Club y periodistas de la localidad.

Los señores Zappino, Zubizarreta y Beracierto recibieron muchas felicitaciones y finalmente se sirvió un vino español.

CENSO DE AUTOMOVILES Y MOTOCICLETAS

Como todos los años por esta misma épo-



El presidente del Real Automóvil Club de Guipúzcoa, D. Federico Zappino, mostrando al representante del Ayuntamiento de Zarauz (izquierda de la foto) la placa de plata con que dicha corporación fué agraciada y que instantes después le sería entregada oficialmente por el Gobernador de la provincia.

Provincia con vistas al fomento del turismo: concreta y respectivamente, un bello aparcamiento para coches en Gainchurizqueta, y un oasis de paz y serenidad—toldos y bancos—en la ruta de dicha villa a la de Guetaria.

Previa una breve glosa explicativa del acto, a cargo de don Federico Zappino—como presidente del Club—el señor Del Moral procedió a entregar las referidas placas a los representantes de los organismos galardonados, don Modesto Zubizarreta (ingeniero-jefe de Obras Públicas en Guipúzcoa) y don Antonio Beracierto (teniente de alcalde zarauztarra); los cuales pronunciaron a continuación emocionadas palabras de

ca, recordamos a todos nuestros señores socios del término de San Sebastián, la obligación en que se encuentran de presentar ante la Superioridad, en un plazo que concluye inexorablemente el 12 del próximo diciembre, las declaraciones de autos y motos de su propiedad.

Esta obligación no excluye en modo alguno a las Corporaciones y Organismos del Estado, Provincia y Municipio.

Quienes residan en otros Municipios deberán informarse en ellos de los plazos que a tal efecto se hayan señalado.

Los impresos para estas declaraciones les serán, en todo caso, facilitados en las Oficinas del Real Automóvil Club de Guipúz-

coa, el cual se encargará, una vez cumplimentados, de darles el curso oportuno.

EL VI DIA DEL AGUINALDO A LOS GUARDIAS MUNICIPALES DEL TRAFICO

Visto el éxito que tuvo en sus cinco ediciones anteriores la iniciativa del Real Automóvil Club de Guipúzcoa, ocúpase éste en los momentos actuales de los preparativos del "VI Día del Aguinaldo a los Guardias Municipales del Tráfico".

Como se recordará, la colecta de aguinaldos de especie en favor de ese simpático y abnegado funcionario municipal que es el regulador del tráfico callejero se ha efectuado siempre, a excepción del año pasado en que el 21 de diciembre "cayó" en domingo, el día de Santo Tomás, esa fecha de tan hondo y grato sabor popular y donostiarra.

A tal efecto, se colocarán en los mismos lugares que los años 54, 55, 56, 57 y 58 unas hermosas cestas, donde las personas de buena voluntad podrán depositar sus donativos acostumbrados, contribuyendo así a que los guardias donostiarras de la circulación celebren las Pascuas navideñas de 1959 tan holgada y animadamente como en los cinco años precedentes.

El Real Automóvil Club de Guipúzcoa está seguro de que todos sus afiliados responderán con la unanimidad y largueza de otras veces a este llamamiento. Por lo que se anticipa a agradecerles, en nombre propio y en el de los beneficiarios de la ya tradicional colecta, tan simpático gesto de cristiana solidaridad.

UNA TARJETA MEDICA

Anexa al presente número de noviembre figura, como obsequio del Real Automóvil Club de Guipúzcoa a sus señores socios, una Tarjeta Médica, cuya utilidad, para el automovilista particularmente, podrá constatar el lector a poco que reflexione

En ella, aparte la filiación del respectivo titular, se han de señalar, dentro de las oportunas casillas, determinados datos que habrán de consignarse de acuerdo con el médico de cada uno; datos que, en un momento dado, pueden ser de gran utilidad para quien sepa interpretarlos y utilizarlos,

pudiendo, incluso, contribuir quizá decisivamente a salvar una vida en caso de accidente.

Una de las casillas está destinada, como puede verse, a la religión que profesa el titular de la Tarjeta Médica. Y seguramente, muchos de nuestros lectores la encontrarán improcedente y hasta quizá superflua, ya que parece innecesario en nuestro país mencionar la religión que uno profesa, que no es otra que la Católica Apostólica Romana.

Sin embargo, nosotros no hemos podido prescindir de la idea de que no pocos de esos automovilistas socios del Real Automóvil Club de Guipúzcoa, en cuyas manos ha de estar esta Tarjeta Médica, han de viajar, y viajan de hecho, por países de diferente religión que la nuestra, y una vez en los cuales es de absoluta necesidad, por lo tanto, poder dar a conocer desde el primer momento la que uno profesa.

NOTAS NECROLOGICAS

Acabada ya la confección del número de este Boletín correspondiente al pasado octubre, recibíéronse en el Club noticias del fallecimiento, ocurrido en las postrimerías de aquel mes, de un estimadísimo consocio: don Luis Hernández Gallardo.

Este, profesor mercantil y agente comercial, era persona por extremo grata tanto profesional como social y particularmente. Por tal circunstancia, su prematura desaparición — don Luis Hernández se hallaba todavía en la plenitud de la vida — ha sido doblemente lamentada en toda la Ciudad, donde era muy conocido y estimado.

El Real Automóvil Club de Guipúzcoa, al dar cuenta a sus afiliados de tan sensible pérdida, hace presente su pésame cordialísimo a toda la afligida familia, entre la que se encuentre don Agustín Hernández Gallardo, hermano del extinto y socio asimismo de nuestro Club.

* * *

Afectado de traidora e implacable dolencia, falleció también hace unos días — el 7 de este mismo noviembre — otro estimadísimo consocio del Club y admirado amigo: don Angel María Rezola Azpiazu.

Excelente médico, padre amantísimo para sus muchos y agradecidos enfermos, el señor Rezola siguió su carrera por irrefrenable

ble vocación y la ejerció como un verdadero apostolado Su muerte, acaecida a la edad de 48 años, deja en el censo facultativo donostiarra un auténtico hueco.

Al margen de su profesión, don Angel María, era una persona amable y bondadosa, educada y cordialísima, que se hacía querer apenas se cruzaban con él dos palabras.

De la dolorosísima impresión que esta desgracia produjo tanto en San Sebastián como en la provincia — especialmente en Hernani, la villa natal del finado — participa de modo muy sincero nuestro Club, quien, por conducto de las páginas de este su órgano oficial, quiere hacer llegar a toda la familia del señor Rezola — muy particularmente al hermano de éste, don Juan Miguel, notable arquitecto y también socio de nuestro Club — la expresión de su más sentido pésame.

Casi al mismo tiempo que el señor Rezola, dejaba de existir don Alejandro García San Miguel, colega suyo de Pamplona y que dentro de la profesión gozaba igualmente de un sólido y bien merecido prestigio.

El señor García San Miguel, fallecido el lunes 9 del corriente, en aquella ciudad, era socio del Real Automóvil Club de Guipúzcoa desde mediados del año pasado y hombre cuyo carácter afable y trato sencillo predisponían muy pronto a la más afectuosa familiaridad.

Por las apuntadas circunstancias, su óbito ha causado en la capital navarra y entre los que aquí tuvimos la suerte de conocerle un espontáneo y profundo sentimiento.

El Real Automóvil Club de Guipúzcoa, por medio de estas cortas líneas, hace patente a toda la familia del difunto la expresión de este sentimiento.

Trabajos de inaplazable actualidad nos impiden dar cabida hoy al último capítulo del reportaje sobre Fernando Porsche. Lo haremos en el próximo Boletín, D. m.

GARAGE Y TALLERES

Peña y Goñi, 12-14 • Teléfono 12152

Servicio permanente de
CAMIÓN - GRÚA



PIEZAS LEGITIMAS

Ford

CONCESIONARIO OFICIAL PARA GUIPUZCOA:

MIRACRUZ, 5

RONDA, 2

SAN SEBASTIAN

SERVICIO OFICIAL SEAT
Garage y Talleres "LEAL"

RECAMBIOS Y ACCESORIOS SEAT

Avda. del Generalísimo, 32-34 y Paseo Colón, 31-33 - Tel. 11911 - SAN SEBASTIAN

Estación de Engrase a alta presión - Lavados a alta presión y bajos en coches y camiones
 Lavados con champú - Pintura de bajos a turismos y camiones - Servicio de limpieza de bujías
 Servicio de cargas de baterías.

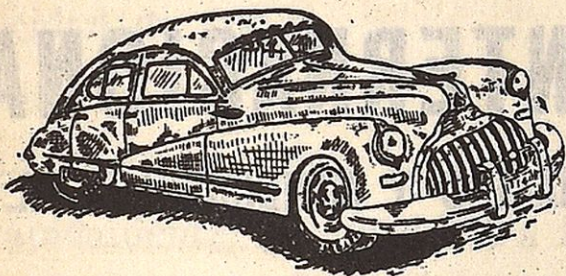
ESTACION DE GASOLINA - SUPERCARBURANTE Y GAS-OIL CENTRIFUGADO

Reparaciones electro-mecánicas

Engrase a presión

Estancias Lavados

Automóviles para viajes



Garage Otero

Fuenterrabía, 31 Teléf. 14290

SAN SEBASTIAN



STINUS

FUNDADA EN 1893

GARAGE
 Gloria, 3 y 5
 Teléf. 10350

CARROCERIA
 Carquizano, 5
 Teléf. 10235

SAN SEBASTIAN

Servicio permanente - Lavado y pintura de bajos

Talleres de reparaciones mecánicas

Construcción y reparación de carrocerías

CONCESIONARIO EXCLUSIVO PARA GUIPUZCOA
 DE AUTOMOVILES

Geugeot

SERVICIO

RECAMBIOS



GARAGE

GRAN KURSAAL

EL SALON DEL AUTOMOVIL

Un nuevo garage instalado en las mejores
 condiciones de luz, aireación y amplitud.

250 coches en una sola nave

Paseo Ramón M.º Lili, 1 (Edificio Gran Kusaal) - Tel. 19698

SAN SEBASTIAN

"SILENCIOSA"
Y ALTO RENDIMIENTO

ADEMAS...

**MENOS
CONSUMO**

ARPON

**MOTOCICLETAS
MONTESA**
"Brio 82"

FABRICADA POR PREMANYER, S. A.

Establecimientos **VELOMOTO**

Nueva, 1 - Tel. 1-81-63 — SAN SEBASTIAN

AGENTE OFICIAL

Talleres Auto-eléctricos

GABRIEL COCA

Especialista desde 1912

Reparaciones perfectas de magnetos,
dinamos, distribuidores, arranques,
cambios eléctricos, termostatos,
reguladores e instalaciones Diesel.

CONSTRUCCION DE PIEZAS
EN BAQUELITA Y EBONITA

Usandizaga, 12 Teléfono 14084

SAN SEBASTIAN

Rectificación y camisaje de cilindros
Rectificación de cigüeñales - Rellenado
de bielas y cojinetes-Mecánica en general

**GARAGE
INTERNACIONAL**

MAÑERO Y MENDIBURU, S. R. C.

Avenida General Mola, 7

Teléfono número 1-24-36

SAN SEBASTIAN

Ignacio Villar y Cía.

MAYORISTAS CAMPSA

REPSOL - CALVO SOTELO - AMALIE Y CASTROL

Accesorios y recambios

"MOVI"

Autoelectricidad - Neumáticos - Rodamientos

P. Centenario, 2 Teléfonos 12279 y 17302

SAN SEBASTIAN

**Sucesores de
V. Laza, S. L.**

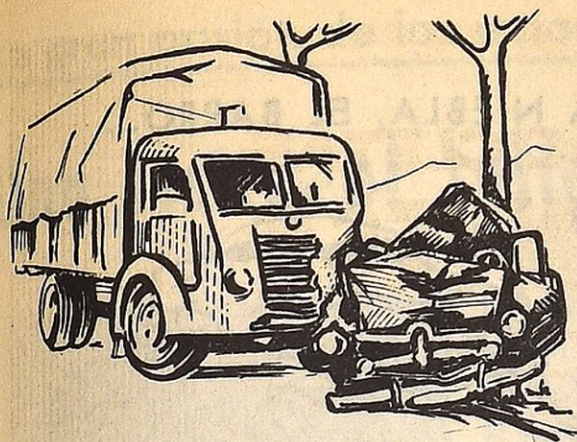
CONCESIONARIOS



EN ALAVA

M. Iradier, 21 - Teléfs. 1988 y 3932

VITORIA



LO QUE NUNCA DEBEN OLVIDAR LOS USUARIOS DE ÉSTA

LOS ADELANTAMIENTOS

No adelante usted a otro coche más que en el caso de poder efectuar la maniobra sin peligro.

No calcule por bajo la distancia que le es precisa para adelantar a otro vehículo.

Y no olvide a este respecto que: yendo a 110 kilómetros a la hora, necesita usted disponer de 800 metros de visibilidad para poder adelantar a otro vehículo que rueda a la velocidad de 100.

Otros consejos:

Cuando adelante usted a otro vehículo, hágalo rápidamente, sin quedarse a la altura de aquel al que está usted pasando.

Tenga mucho cuidado de no acercarse demasiado al vehículo a quien está adelantado.

Luego de haber adelantado a otro vehículo, no vuelva a su derecha demasiado pronto.

Sepa usted también dejarse adelantar: arrímese a su derecha y no acelere.

LA CIRCULACION NOCTURNA

Cerciórese a menudo de que sus aparatos d alumbrado y de señalización funcionan debidamente.

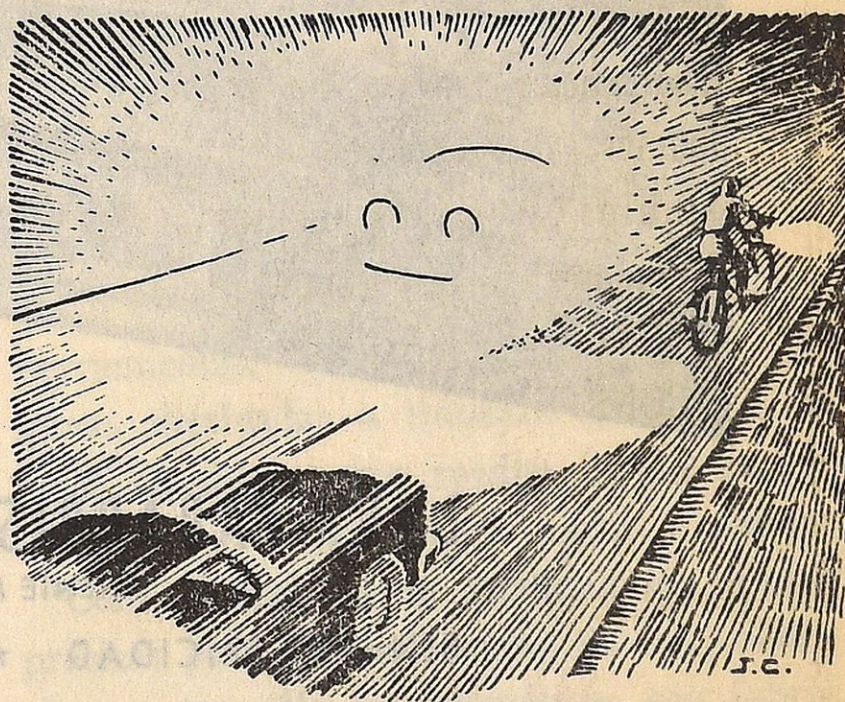
Está probado que en un cincuenta por ciento de los casos tales aparatos están deficientemente reglados.

Mucho cuidado con el peligro del deslumbramiento: encienda sus luces de cruce cuando se encuentre con otro vehículo.

Cuando su coche vaya detrás de otro, ponga siempre sus luces de cruce, ya que la reflexión de sus faros de carretera sobre el espejo retrovisor del que le precede deslumbra al conductor de éste.

Si otro usuario de la carretera os deslumbra al cruzaros, no dejéis de observar bien vuestra derecha. Y si fuera preciso, deteneos.

Procure rodar siempre a algunas decenas de centímetros del borde de la carretera; ha-



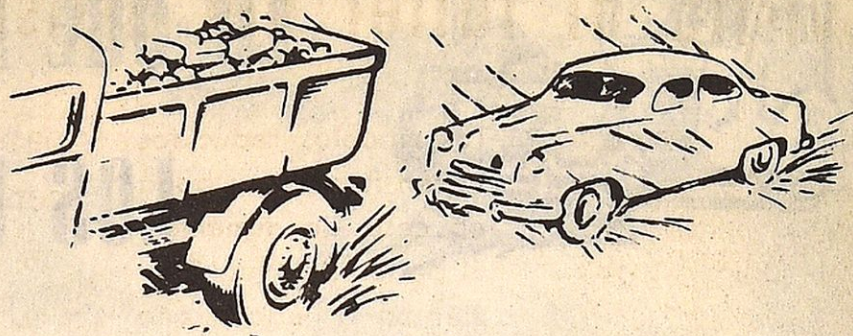
ciéndolo así, evitará más fácilmente al peatón o al ciclista apercebido en el último instante.

Con las luces de cruce, usted no puede ver más que hasta treinta metros ante su coche. Será prudentísimo, por lo tanto, no adelantar a otro a sesenta o setenta kilómetros a la hora.

Si necesario fuera, no deje de utilizar gafas. La noche acentúa la miopía.

Evite el hacer etapas demasiado largas. Y si tiene sueño, párese para dormir, aunque sólo sea unos instantes.

CONTRA EL POLVO, LOS INSECTOS, LA NIEVE, LA NIEBLA, EL BARRO...



os presenta



LAVA PARABRISAS autónomo

PATENTE M. SUISSE

SIN ELECTRICIDAD ★ SIN DEPRESION

**Transparencia perfecta del parabrisas
en los peores tiempos**

sin dejar vuestro asiento, sin detener vuestra marcha

Fabricación especial de tubos flexibles y gomas
para frenos hidráulicos

Fabricados bajo patentes y procedimientos de la **Société Anónime Stop**,
de Saint - Ouen (Francia) por la **Stop-Ibérica, S. A.**
Alto de Amara, 4 - Tel. 23158 - SAN SEBASTIAN

Una visita al taller del artista italiano Michel Conti



Los modelos reducidos hacen furor, y su boga no cesa de aumentar. El periodista Guy Gravier ha visitado a uno de esos artífices en cuyos talleres de artesanía nacen esas pequeñas maravillas que constituyen la alegría de los pequeños... y de los grandes.

Michel Conti, en plena actividad de un delicado y minucioso trabajo, que tan justo renombre mundial le ha dado.

Michel Conti nació en Turín hace 28 años, de padre italiano y madre francesa.

En la escuela, desde la edad de 10 años, Miguel escuchaba a su profesor distraídamente mientras dibujaba automóviles en sus cuadernos.

De regreso a su domicilio, pegaba sus dibujos sobre cartones, que recortaba luego, constituyendo así una interesante colección de coches de la época.

A los 15 años abandonó la escuela para unirse a su padre, que trabajaba como carrocerero en un gran taller de Turín.

Posteriormente, Miguel pasó por los más importantes talleres de carrocería, como Pinín Farina y Ghía, en los que se perfeccionó junto a los más caracterizados maestros italianos de la especialidad.

Por la tarde, después de su trabajo, ocu-

paba Conti hijo algunas horas en satisfacer su pasión: construir modelos de coches en miniatura.

Sus primeros trabajos fueron en madera. Ya el talento de Miguel Conti se afirmaba, y algunas personas interesadas por sus trabajos le propusieron comprarle algunos de sus modelos. Ello le alentó, y Miguel comenzó a ver su sueño convertirse en realidad.

Poco después ya exponía en el Salón del Automóvil de Turín. Su presentación fue un éxito. Los pedidos comenzaron a fluir, y, a fin de poderlos atender debidamente, decidió abandonar su trabajo en el taller de Ghía, para consagrarse únicamente a su arte. De esto hace ahora cuatro años.

El taller de Miguel Conti es de la dimensión de sus modelos: una pequeña habitación de su vivienda la tiene exclusivamente reservada a tal finalidad.

En este taller hay una mesita y algunas herramientas, muy pocas; entre estas, algunas destinadas a trabajar en madera y otras en chapa; una ruedita de piedra de afilar y lo necesario para soldar y pintar.

Conti realiza en su totalidad las piezas precisas para la construcción de sus cochecitos, y tan sólo los neumáticos son fabricados fuera de su taller. Todo, ejecutado con la mayor minuciosidad y con una extremada paciencia.

Esta paciencia es el mejor complemento de su habilidad, ya que en tal clase de trabajo contribuye en gran manera al éxito.

De año en año se hace patente el progreso y el perfeccionamiento que van alcanzando los modelos de Miguel Conti.

COMO NACEN LAS MINIATURAS

Conti jamás ha visto los originales de

los coches "sport" que él realiza en miniatura. En general, trabaja a la vista de fotografías, de las que dibuja una reproducción. Las fotos las obtiene directamente de los constructores o de las revistas de Automovilismo.

Otras veces, algunas firmas, conocedoras de su talento, le envían directamente los dibujos originales que le simplifica, evidentemente, su trabajo. Este es el caso de las alemanas "Mercedes" y Porsche", de las inglesas "Jaguar" y "Vanwall", y de las italianas "Ferrari", "Alfa" y Fiat". Lo mismo le ocurre con ciertos carroceros paisanos suyos, como Bertone, Vignale y Ghia.

Conti realiza primeramente su modelo en madera, a la escala de 1/10 del tamaño natural, y dando de esta manera una idea de la línea general del coche. La realización es larga y muy delicada.

Los menores detalles de la forma de la carrocería deben ser fielmente reproducidos sobre este maniquí, ya que de ello dependerá la exactitud de la obra definitiva.

Una vez terminada la maqueta en madera, modela su chapa de aluminio de un espesor de un milímetro.

En esta labor procede por elementos separados, que luego son soldados entre sí y limadas más tarde las soldaduras.

Así ha nacido la verdadera carrocería, a la que da seguidamente una capa de antióxido y otra de un apresto.

La segunda operación consiste en la realización de la parte inferior, que es, en cierto modo, la plataforma sobre la cual se adapta el tren delantero y el trasero (en el caso de los monoplazas), la dirección, los pedales, la palanca de las velocidades y los asientos; estos, recubiertos de piel.

Esta plataforma es, a su vez, pintada antes de su unión con la parte superior de la carrocería.

Terminada la miniatura de coche, Conti

procede a la colocación de diferentes accesorios y molduras cromadas, lustrándola por último con el mayor esmero antes de su lanzamiento al mercado.

Estos coches tienen 35 centímetros de largo y pesan un poco más de un kilo.

La construcción de un modelo "sport" exige 80 horas de trabajo.

Un monoplaza de carreras requiere más tiempo todavía, un centenar de horas aproximadamente.

En este género de coche, Conti reproduce exactamente todo el tren delantero y la parte visible del trasero, comprendida la suspensión, que, según la marca del modelo, es de muelles helicoidales o de láminas u hojas.

Lo mismo ocurre con el sistema de frenaje.

En la realización de un coche "gran turismo" cerrado es, con mucho, el trabajo más largo, sobre todo cuando el cliente le exige la posibilidad de abrir las puertas, el capot y el cofre trasero.

La "300 S. L." Mercedes así concebida necesita 200 horas de trabajo.

Pero..., ¿a quién puede Conti vender los coches liliputienses que fabrica?

En primer lugar, a los apasionados del automóvil, que quieren tener sobre su chimenea o en su despacho el modelo reducido de una marca o de un tipo de coche que es su sueño y cuyo original no podrán posiblemente poseer nunca.

Existe asimismo otra clientela, de gente afortunada que cambia muy a menudo de coche y desea conservar el recuerdo de aquellos que poseyó. En este caso, los modelos son reproducidos en su color de origen e incluso con los mismos números de matrícula.

Por fin, los apasionados de las grandes carreras reviven en su casa las emociones y recuerdos de pasadas jornadas memorables teniendo a la vista los "Ferrari", "As-

ton - Martin" y otros bolidos que ellos vieron luchar en el transcurso de la temporada deportiva.

CLIENTES PROFESIONALES

Los carroceros son también clientes de Conti. Este es el caso de Bertone, que fabrica todos los "coupés" Alfa Giulietta. Conti ha realizado por encargo de este carroceros varios coches idénticos a aquellos.

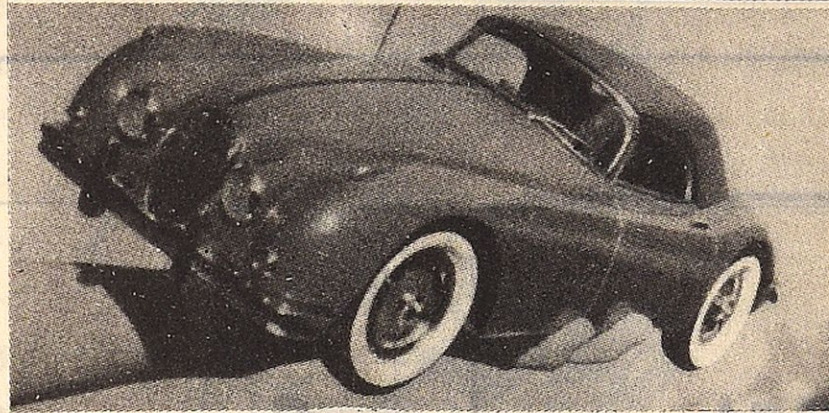
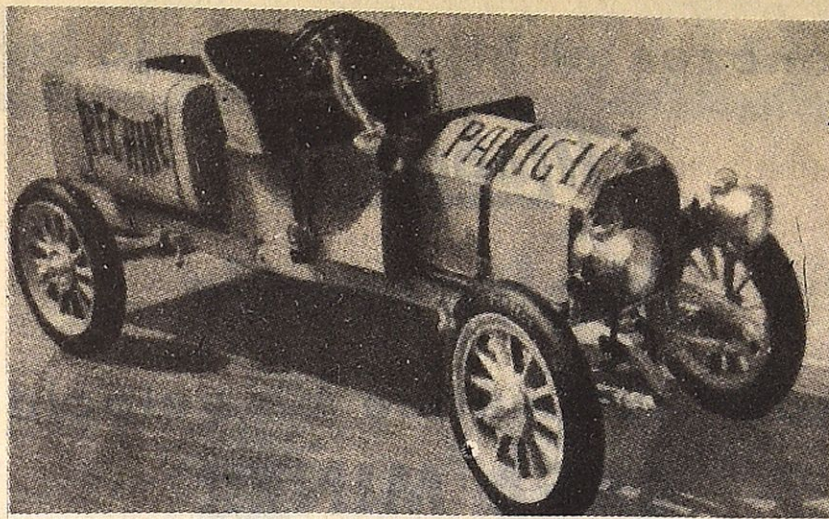
También ha trabajado para Vignale, a quien ha facilitado varios modelos de sus "coupés" y "cabriolés", sobre "Lancia-Appia".

Por su parte, Ghia le ha encargado la reproducción de "Nibbio", pequeño coche de "record", cuya carrocería ha sido estudiada y realizada en los talleres de aquél; y también, las dos versiones "coupé" y "cabriolé" del "Volkswagen Karman Ghia", cuyas carrocerías fueron concebidas por Miguel Conti.

Los modelos de éste son vendidos en numerosos países.

Los americanos, desde hace tres años, son sus más fieles clientes; y envía productos suyos igualmente para el Canadá, Francia, España, Austria, Suiza, Alemania y Holanda.

Después de los carroceros son también clientes de Conti los constructores.



Entre los numerosísimos trabajos —verdaderos primores de artesanía— salidos de Miguel Conti figuran estas dos miniaturas de coches, impecables y acabados cada uno en su estilo. —El de arriba es un Fiat primitivo, pero no un Fiat cualquiera, sino, precisamente, aquel que tiene en su haber los 14.000 kilómetros del "raid" Pekín-Paús. Se trata de los tres que, habiendo salido de la capital china el 10 de Junio de 1907, consiguieron llegar al término del "raid" veinte días más tarde que el Itala, de Borghese, que fué el que ganó la gigantesca prueba; el quinto de los que participaron en ella hubo de quedar abandonado en algún lugar de la vasta extensión asiática.— El coche enano de la parte inferior es un calco maravilloso y enésimamente más pequeño del "Jaguar X. K. 150", que tantos partidarios tiene.

El último pedido provenía de Freddy Porsche, habiendo realizado para él un magnífico "Spider RSK" de competición.

El año pasado, Lancia le encargó, en recuerdo de su "cuadra" de carreras, tres coches de Gran Premio fórmula 1 "Lancia", uno de los cuales tenía el número de carrera del llorado Alberto Ascari.

Conti es un habitual de los Salones. Sus coches se exponen todos los años en el de Turín. En el último de Ginebra expuso por primera vez en Suiza. También se deja ver en el de París.

Actualmente, Miguel Conti recibe con regularidad un número de pedidos tres o cuatro veces superior a sus posibilidades, ya que solamente puede producir, trabajando mucho, cuatro o cinco coches al mes.

Sin embargo, no quiere tomar personal y prefiere continuar haciéndolo todo él mismo, contando para ello con la paciencia de sus clientes...

El correo que llega hasta su taller es muy importante y le haría falta también un traductor para descifrar las cartas que recibe de diferentes países del mundo.

En fin, Conti se ha hecho un nombre, que en poco tiempo ha traspasado las fronteras; pero sigue siendo tan modesto como cuando empezó.

Conozca el último modelo de

Mobylette

Mobymatic

con variador automático de velocidades en

CASA MINER

Manufacturas

OLARAN

PIEL NATURAL Y ARTIFICIAL

PARA

CARROCERIAS Y MUEBLES

Beasain

Carrocerías

E. Biggi

San Francisco, 51

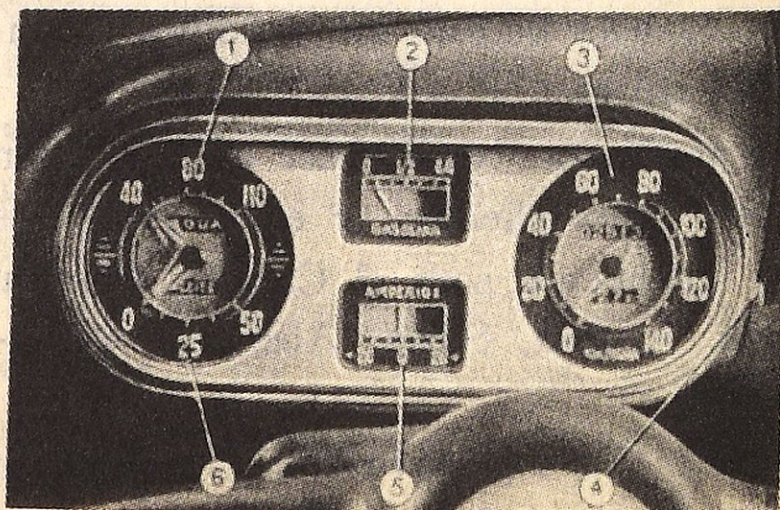
Teléfono 16-1-10

SAN SEBASTIAN

MICHEL

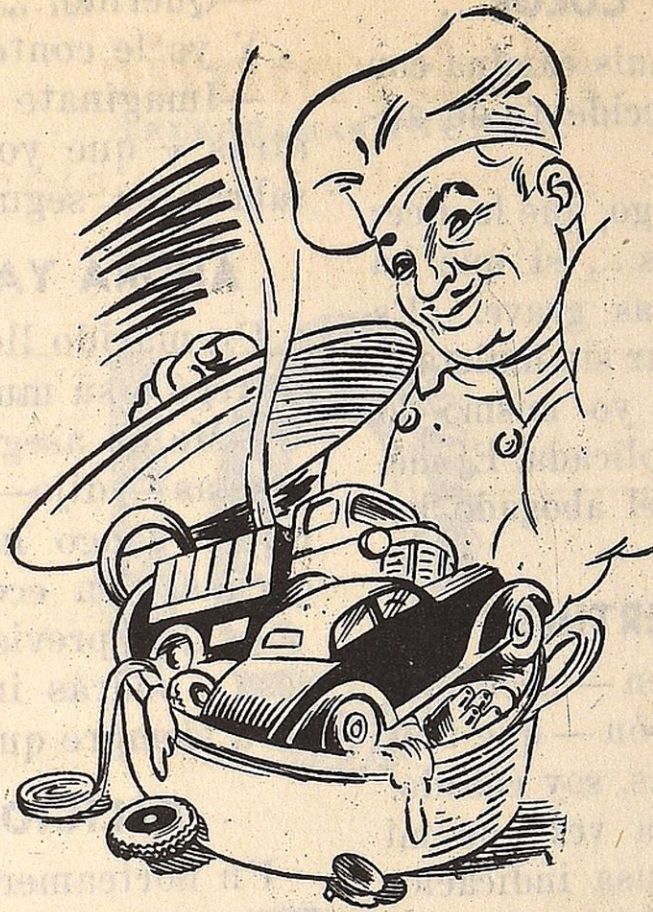
Servicio oficial VEGLIA - BRESSEL de cuenta kilómetros para Seat, Renault, coches utilitarios y todo tipo de motocicletas y servicio oficial BRESSEL - WEBER de carburadores de montaje en SEAT, FIAT, etc.

Gral. Primo Rivera, 2 - P. Colón, 42
Teléfono 1-23-78 - **SAN SEBASTIAN**



MENESTRA AUTOMOVILISTA

Los individuos que aparentan un tipo sociable, naturalmente dinámicos, deben evitar el alcohol, sobre todo antes de ponerse al volante. Tal es la conclusión del doctor Cyril M. Franks, sicólogo en el Instituto Siquiátrico de New-Jersey, que ha estudiado el grado de resistencia al alcohol de los diversos «tipos» de personas. Las gentes alegres, activas, tienen una débil resistencia a los excitantes y especialmente al alcohol, mientras que los seres con complejos, que se aburren en la vida, poseen mayor resistencia al alcohol.



—Conozco — testó — los problemas del tráfico urbano y no quiero que aumenten al obstruir la circulación en las calles con mi procesión funeraria.



Un industrial británico, Albert Birt, de 49 años, adquirió en la reciente Exposición Automovilística de Londres 40.000 coches, que proyecta vender en los Estados

Unidos y por los que pagó 60 millones de dólares. Todos los «autos son de la «British Motor Corporation». Se trata de modelos deportivos de lujo.



El número de mujeres chóferes de «taxis» no cesa de aumentar en París. Acaba de pasar de 500 a 10.000 conductoras. Según los especialistas, las mujeres-taxistas conducen perfectamente bien y se conducen con tacto y discreción. Pero, por efecto de una singular desconfianza, la clientela femenina las evita generalmente.



La Federación Internacional del Automóvil, reunida el mes pasado en París, ha establecido de este modo el calendario de los Grandes Premios para 1960:

31 enero, Argentina; 29 mayo, Mónaco; 30 mayo, Indianápolis; 5-6 junio, Holanda; 19 junio, Bélgica; 3 julio, Francia; 16 julio, Gran Bretaña; 31 julio, Alemania; 14 agosto, Portugal; 30 octubre, Marruecos; 10 diciembre, Estados Unidos.

★
Ramsés» es el nombre del primer automóvil de fabricación árabe, presentado ha poco en El Cairo.

Se trata de un «dos plazas» que hace 80 kilómetros por hora y consume 16 litros cada 100 kilómetros.

Los primeros modelos fueron ofrecidos al presidente Nasser, al ex-presidente sirio Choukry Kouatly y al mariscal Abdel Akim.

La producción de este vehículo alcanzará en 1960 las 1.200 unidades.



Si hubo alguna vez en el mundo un hombre considerado y comprensivo, éste fué, sin duda, míster Staw, que por dos veces ocupó la alcaldía de Cambridge.

Se recuerda que este señor, al morir, dispuso que no se le hiciera entierro de ninguna clase, sino que sus restos fuesen llevados en un taxi al cementerio.

HUMOR DEL AUTOMOVIL

TODO ES SEGUN EL COLOR...

Desde hace tres meses, Luis camina con muletas. Ha sufrido un accidente de automóvil.

Se encuentra con un amigo, que le dice:

—¡Caramba, Luis! Pues..., sí que ha sido un accidente de veras grave. ¿Es que todavía no pueden andar sin muletas?

—Mira, amigo mío: ni yo mismo lo comprendo. La cosa es complicada. El médico me dice que sí, pero el abogado insiste en que no.

LECCION A UNA IMPERTINENTE

—No sé si ustedes saben —decía un amigo nuestro en una reunión— que tengo automóvil. Y que, además, soy casado. Lo cual significa que cada vez que mi mujer me acompaña, me pasa indicaciones sobre la manera como debo de conducir. Como ya hemos tenido algunas agarradas, terminé por mandarla a una academia para que aprendiese a conducir. Y aprendió. Y hace poco salí con ella y me instalé en el asiento de atrás, como ella lo hacía cuando conducía yo. Pero resulta que al pasar por una esquina de mucho tráfico, la pobre se mareó. No sabía qué hacer. Y entonces exclamó:



—Trae una recomendación del Automóvil Club...

—Querido..., ¿qué hago ahora?

Y yo le contesté, muy sabiamente:

—Imagínate que estás en el asiento de atrás y que yo soy quien conduce, y lo sabrás en seguida...

AHORA YA NO HAY CUIDADO

Un marido llegó a su casa una noche y entregó a su mujer una póliza de seguros.

—Me ha asegurado la vida por 600.000 pesetas —dijo—; así que, si algo me ocurriera, tengo la tranquilidad de que tú quedas bien económicamente.

—¡Qué previsor eres, querido! Entonces..., podrás ir con el coche a 200 por hora siempre que te dé la gana, ¿verdad?

DELICIOSA INGENUIDAD

Un norteamericano muy rico le hace la corte a una muchacha española que desea ver si lo pesca, con nobles fines matrimoniales.

En sus charlas se entretienen casi hablando por señas.

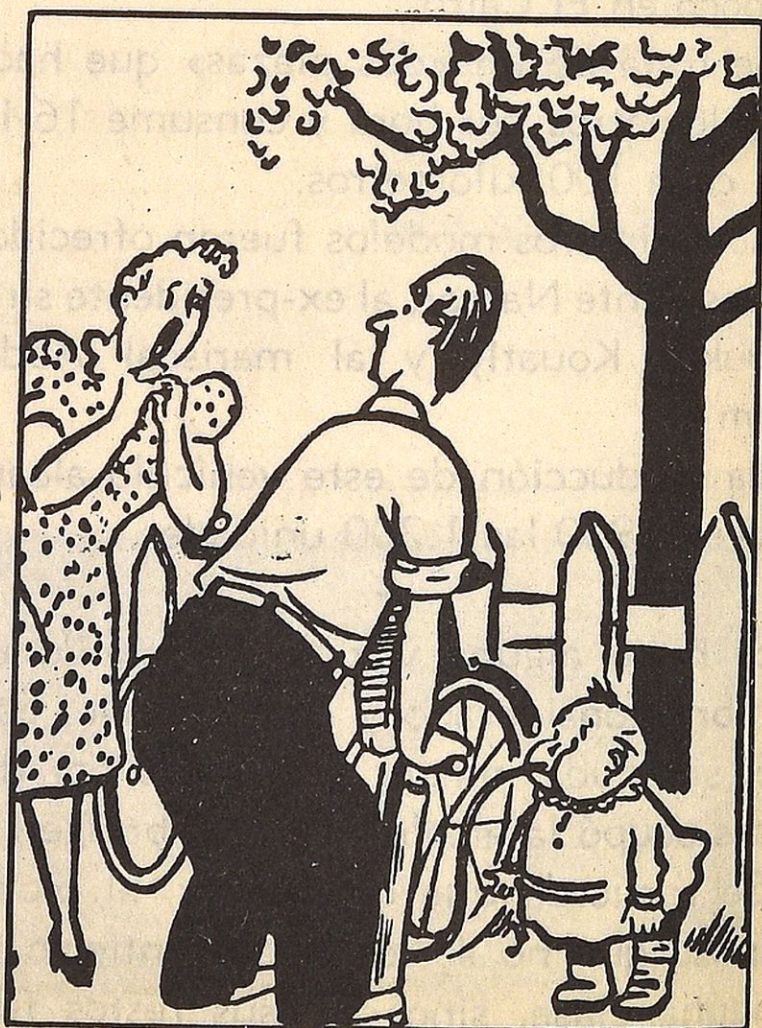
El norteamericano le dice a la chica:

—Debe usted aprender inglés.

—Conozco algunas palabras.

—Dígalas.

—Pues..., Cadillac, Chevrolet, Packard.



—Ya te he dicho Pepe, que no hinches los neumáticos sin ponerte las gafas.

INDUSTRIAS UNIDAS, S. A.

"INUNSA"

SAN SEBASTIAN

IPARRAGUIRRE, 9 (APARTADO 12)

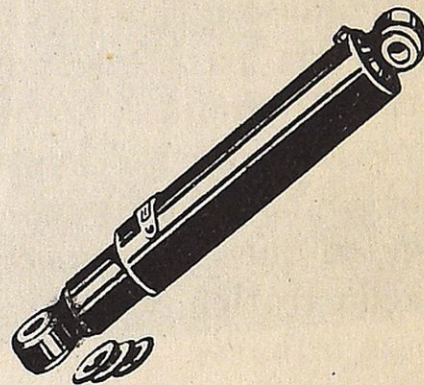
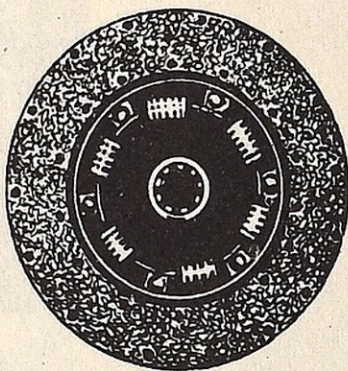
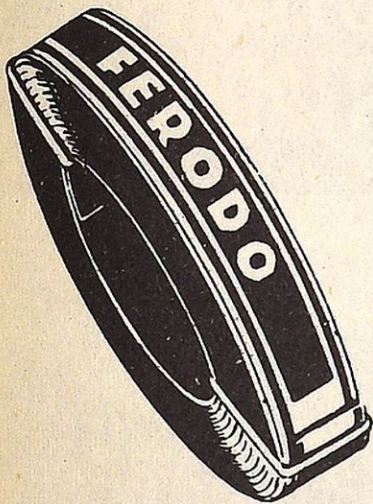
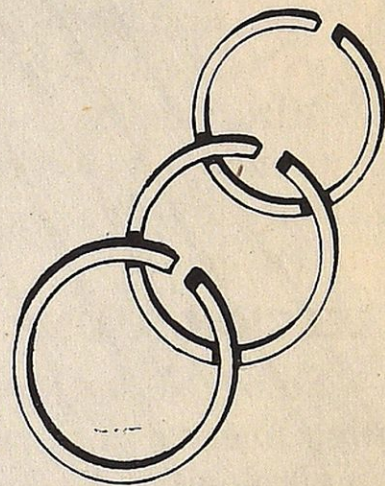
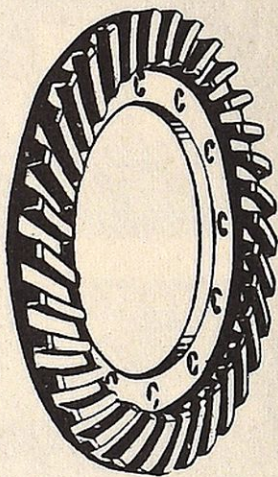
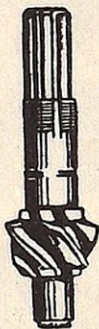
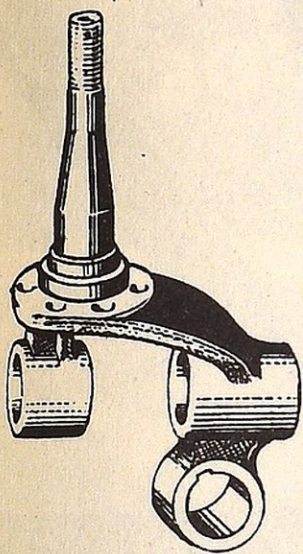
TELEFONO 3017

EIBAR

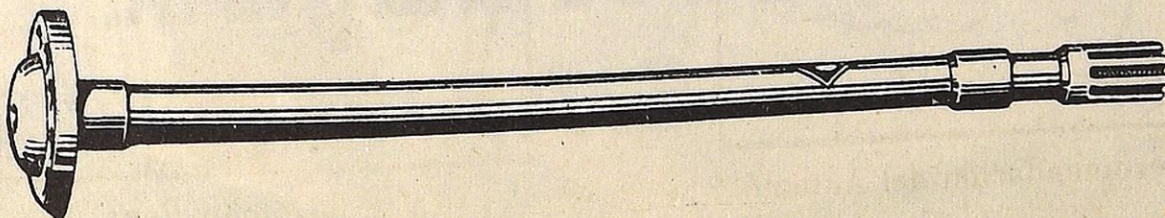
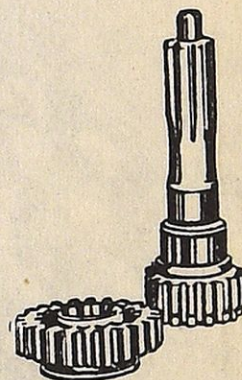
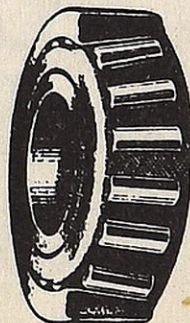
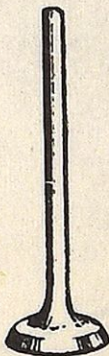
GENERALISIMO, 4

TELEFONO 71.649

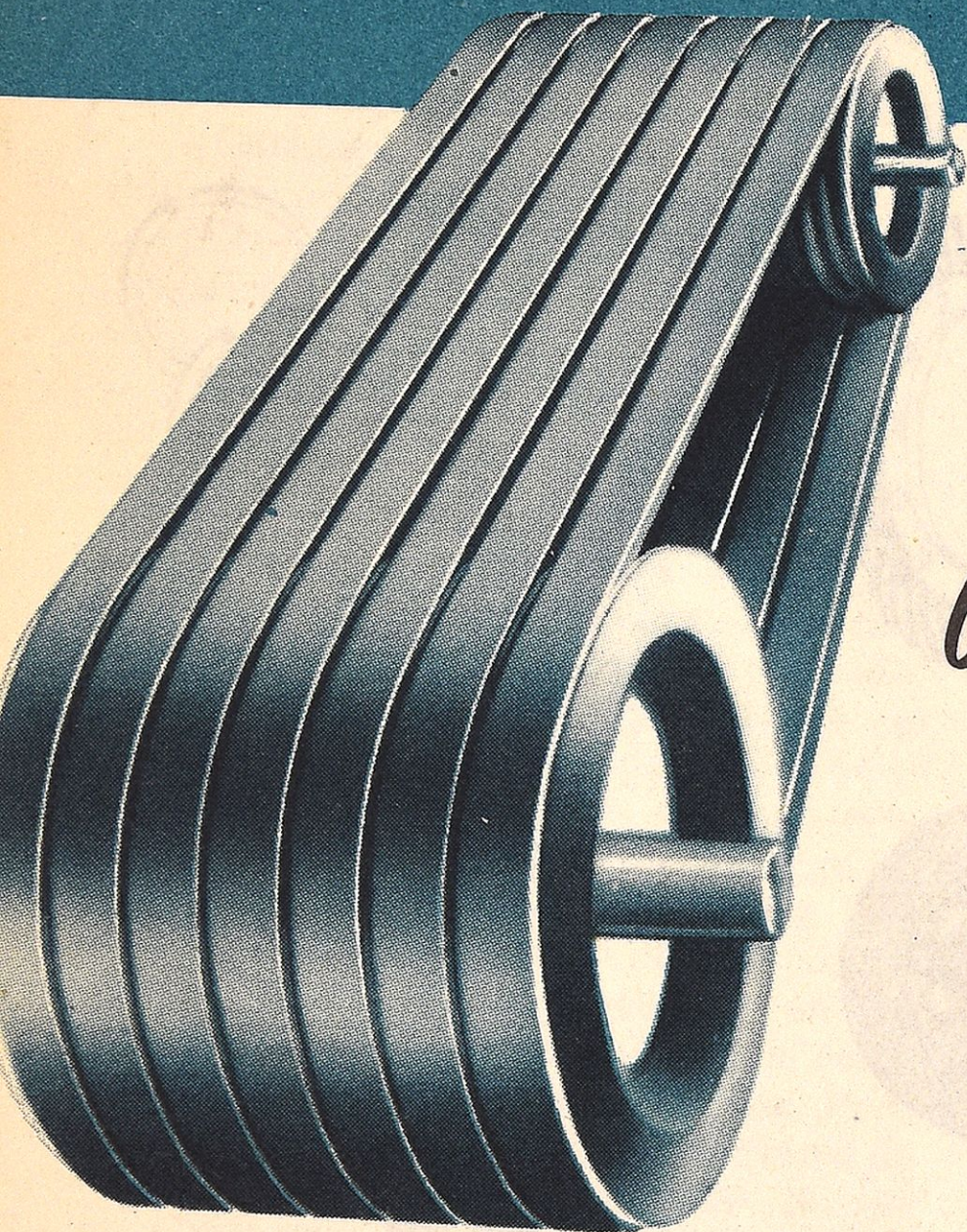
TELEGRAMAS INUNSA



INUNSA

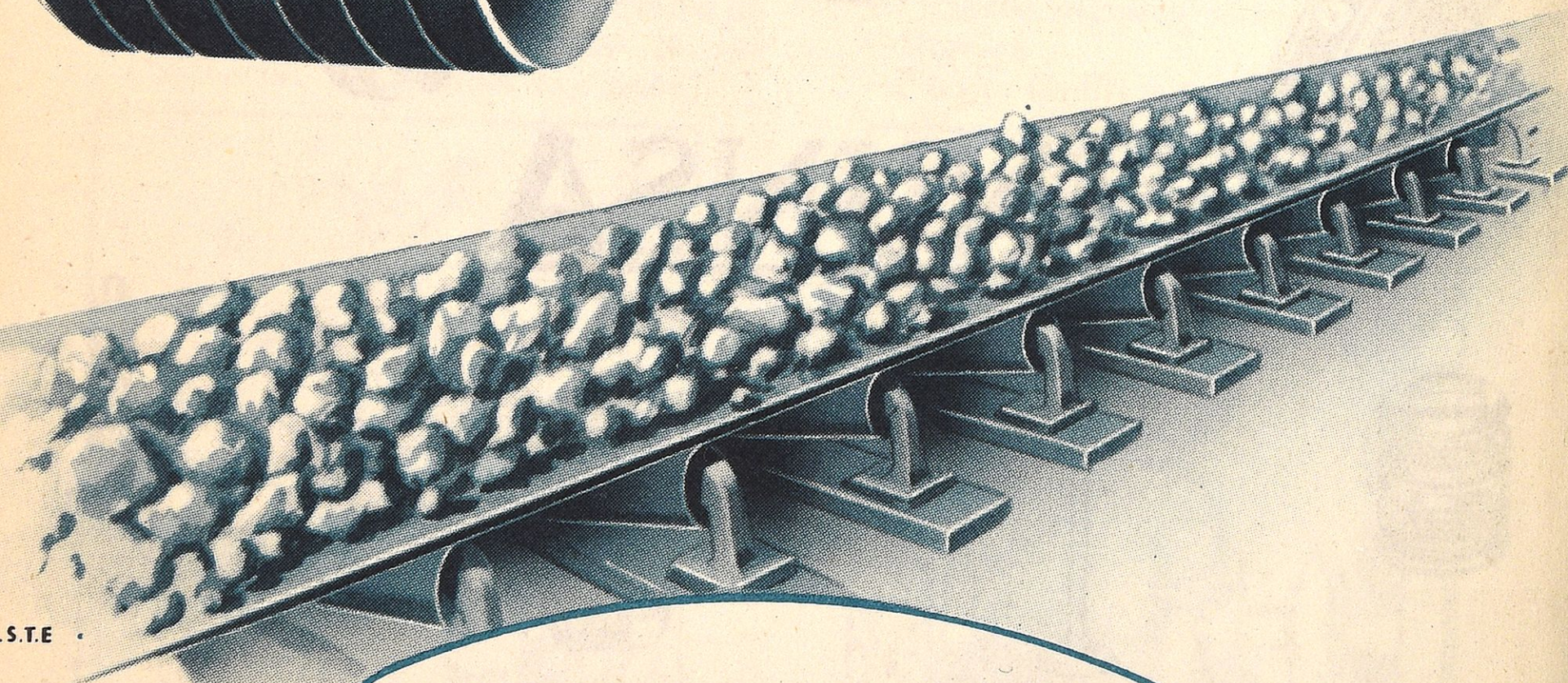


TRANSMISIONES Firestone



Correas

PLANAS
TRAPEZOIDALES
TRANSPORTADORAS



XIMENEZ y Cia.
S. A.

AN SEBASTIAN • PAMPLONA • LOGROÑO • TUDELA