

AUTO-MOTO

REVISTA TÉCNICA MENSUAL

ÓRGANO OFICIAL DEL

REAL AUTOMÓVIL-CLUB DE CATALUÑA

y

REAL MOTO-CLUB DE CATALUÑA

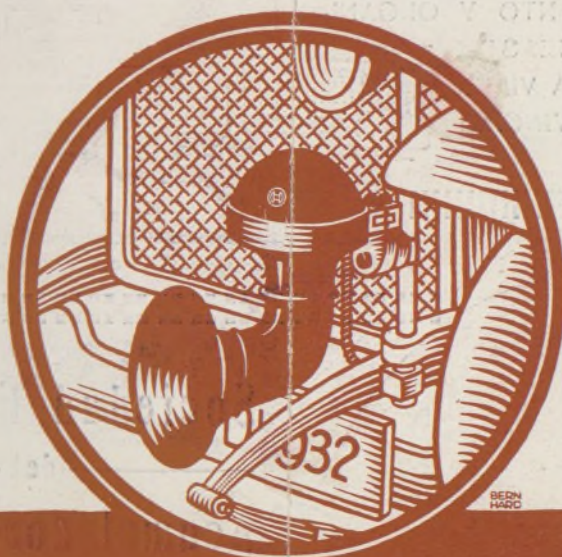


Año VIII

Marzo 1926

NÚM. 90

LA REGLAMENTARIA



Bosch

MARCA DE



FÁBRICA

se impone cada vez más por su gran potencia y mínimo consumo

BARCELONA
Mallorca, 281
Teléf. 2172-G

Representantes exclusivos para España
F. Xaudaró y C.^a

MADRID
Génova, 3
Teléf. 2131-J

Ayuntamiento de Madrid

TRANSPORTES GONZALEZ

CONCESIONARIOS DE "CORREOS MARÍTIMOS"

OFICINAS: GRAN VÍA LAYETANA, 4: TELÉFONO 4939-A
GARAGES: ROGER DE FLOR, 83 - BARCELONA

CAMIONES CERRADOS para transportar hasta seis toneladas, para embarques, facturaciones, cargas y estibas

CAMIONES VOLQUETES (descarga automática), para tierras, piedra, carbón, etc.

CAMIONETAS "LANCIA" para reparto, por abonos mensuales, por días y horas, llevando el anuncio del abonado en su exterior

ESTABLECIMIENTO Y ORGANIZACIÓN DE LÍNEAS DE ÓMNIBUS PARA VIAJEROS EN PROVINCIAS



Sociedad Española del Acumulador TUDOR

SECCIÓN TRANSPORTABLES

BARCELONA: BALMES, 129

BILBAO: GARDOQUI, NÚM. 3

SEVILLA: ALONSO EL SABIO, 12

MADRID: ALMAGRO, 16 y 18

VIGO: POLICARPO SANZ, NÚM. 22

VALENCIA: PIZARRO, NÚM. 31



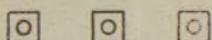
MOTOR LUBRICANTS

Los mejores para toda clase de motores
de explosión y aplicaciones mecánicas

¡ NO ENGRASAN LAS BUJÍAS ! :: ¡ NO DEJAN RESIDUOS !

Únicos recomendados y
adoptados por la casa

ROLLS-ROYCE



Cubre-ballestas engrasadores "C. de S."

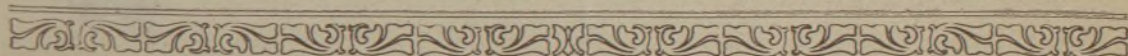


Engrasan las ballestas, evitan ruidos y roturas
y proporcionan una excelente suspensión al coche

— Agente exclusivo en Cataluña y Baleares —

S. DE UGARTE

CALLE PROVENZA, 292
BARCELONA



The Chrysler



Representación de Automóviles, S. A.

Cortes, número 658 : Teléfono 1874-S.P.

BARCELONA

S. E. I. D. A
Plaza Lealtad, 4
MADRID



AUTO-MOTO

REVISTA TÉCNICA MENSUAL

ÓRGANO OFICIAL DEL

REAL AUTOMÓVIL-CLUB DE CATALUÑA Y REAL MOTO-CLUB DE CATALUÑA

Redacción y Administración
Lauria, 28 : Telef. 941-SP.
::: BARCELONA :::

DIRECTOR
Pablo Nicolau
INGENIERO



AÑO VIII :: NÚM. 90

:: MARZO DE 1926 ::

SUMARIO : Circuito nacional de firmes especiales. — Reseña de la Prueba del Kilómetro Lanzado, llevado a cabo por el « Real Moto-Club de Cataluña » el día 10 de enero de 1926. — Reseña de la III Carrera en Cuesta Montserrat, originada por el Real Moto-Club de Cataluña. — Real Moto-Club de Cataluña : Delegación de Tarrasa : Prueba de Regularidad : 6 abril de 1926. — Sección Oficial

Circuito nacional de firmes especiales

Por tratarse de un asunto que tanto interés tiene para los automovilistas, ya desde el punto del ejercicio de turismo, que puede afirmarse que es desconocido en España, país que con Italia son los que encierran más bellezas artísticas y arqueológicas y que con respecto a bellezas naturales seguramente no debe cederle el paso a ningún otro, ya bajo el aspecto económico, pues en el proyecto se prevé un aumento de tributación, volvemos hoy a ocuparnos de este asunto quizá con extensión excesiva, pero rogamos a nuestros lectores nos perdonen en interés al buen deseo que nos anima.

* * *

No hay que negar que ha causado profunda satisfacción este Real decreto al Real Automóvil Club de Cataluña, por la sencilla razón de que venía siendo esta mejora una aspiración muy antigua de la Entidad, habiéndose manifestado en varias ocasiones y en diversas formas.

El señor Marqués de Marianao, siendo Presidente de esta Asociación, formuló ante el Senado, ya en 1912, una moción pidiendo una cosa análoga, a lo que se opuso el señor Calbetón, en aquella época Ministro de Fomento. Más tarde, en 1923, y con ocasión de una Conferencia de Turismo celebrada en los locales de esta Entidad, organizada a instancias de la Sociedad Atracción de Forasteros, se precisó más el deseo y se elevó una instancia a los Poderes públicos, solicitando la creación de un Circuito Nacional, que

se calificaba de turismo, y cuyo trazado se acompañaba, no tan extenso como el que actualmente se propone, pues las entidades que lo solicitaron temieron que si la obra resultaba demasiado costosa difícilmente sería concedida. Se renovaron varias veces las instancias solicitando la creación del Circuito y se inició más tarde una campaña en el diario *La Vanguardia*, por su director deportivo señor Masferrer, y a pesar de todo ello parecían caer en el vacío cuantas peticiones y gestiones se hacían, hasta que pocos días antes de la publicación del Real decreto en la *Gaceta*, se publicó una nota oficiosa dando cuenta del proyecto que iba a tener pronto una realización práctica, con gran contentamiento de los entusiastas del turismo.

* * *

Es muy de agradecer el celo demostrado por el excelentísimo señor Conde de Guadalhorce Ministro de Fomento, creando este Circuito Nacional que tan beneficioso ha de ser para el desarrollo del turismo, y si, como es de esperar, se lleva a ejecución el proyecto, su nombre quedará como un grato recuerdo en la memoria de cuantos ejercitan el deporte automovilístico. Pero, sin embargo, hemos de hacer constar que dentro de la bondad de la concepción general y de la finalidad que se propone el señor Ministro de Fomento, adolece aquél, a nuestro juicio, de algunos defectos, tanto en el reparto de las secciones de Circuito como en la forma de arbitrar fondos

para atender al servicio de amortización de los desembolsos necesarios, y hasta, ¿por qué no decirlo?, en la denominación del Circuito, que habríamos considerado más apropiado haberlo llamado Circuito Nacional de Turismo, puesto que la finalidad propuesta con su creación es la de desarrollar el turismo y no la de fomentar la construcción de firmes especiales.

Nosotros entendemos que no se habría perdido nada si se hubiese abierto una información entre las diferentes Agrupaciones o Asociaciones automovilistas que existen en España repartidas en varias regiones, reuniendo en conjunto un número bastante crecido de automovilistas que se eleva a varios millones y que siendo la genuina y verdadera representación del automovilismo español, podrían haber dado sin duda algunas indicaciones, que el señor Ministro habría podido considerar y tal vez hubieran sido causa de alguna modificación en el proyecto. Se ha dicho en algún sitio que el trazado era una consecuencia de acuerdos de la Asociación Internacional de Automóviles Clubs Reconocidos para la creación de Circuitos internacionales. Como ignoramos la certeza de esta afirmación nos abstenemos de hacer los comentarios que merece.

Desde luego hay que confesar que las comunicaciones con la frontera francesa son deficientes por escasas y por poco interesantes, en el terreno turístico.

La gran mayoría de turistas extranjeros que visitan España en automóvil entrará por la frontera francesa, cuando procedan de Europa, y alguno quizá también procedente de América. En cambio la mayor parte de los turistas que vengan embarcados de Ultramar efectuarán el recorrido de España en ferrocarril. A pesar de esto, los Circuitos tocan en Cádiz, en Málaga, en Valencia, Tarragona y Barcelona, en Vigo, Coruña, Santander, Bilbao y San Sebastián, puntos todos ellos de posible desembarque de turistas, y para las comunicaciones por tierra con Europa no hay más que Behovia y Le Perthus, poco interesantes las dos, quedando desatendidas las muy pintorescas de Puigcerdá, Viella, Canfranc y Valcarlos, entre otras; y de esto que podemos calificar defectuosa distribución resulta que toda la región aragonesa queda casi por completo apartada del Circuito.

* * *

Antes de continuar queremos hacer constar que no entendemos hacer con nuestras observaciones crítica alguna de la obra del señor Ministro de Fomento, antes por el contrario consideramos que merece toda clase de plácemes por su resolución de llevar a la realización práctica inmediata una obra que tiene que resultar tan be-

neficia a la economía del país y tan agradable a los turistas en automóvil. Nosotros comprendemos que el señor Ministro de Fomento ante el aspecto simpático y agradable del plan que le fué presentado, por quienes ya debían tenerlo estudiado de antemano, con todas las previsiones hechas para la aplicación y distribución de los distintos firmes especiales destinados al mejoramiento de la superficie de rodadura, se resolviera a llevarlo a la *Gaceta* sin hacer un estudio detallado del mismo, cosa por otra parte imposible, dado las múltiples ocupaciones a que debe atender un Ministro de la Corona. Conste, pues, que el señor Conde de Guadalhorce merece toda clase de felicitaciones por su resolución, y que si algo es objeto de crítica es la estructura del proyecto que le fué presentado a la aprobación. Dicho esto pasemos al estudio de la disposición publicada.

* * *

No se determina en el Real decreto nada sobre los firmes especiales a emplear; solamente parece desprenderse de él, y así lo hace comprender su denominación, que los seis mil y pico de kilómetros del mismo deberán recubrirse en absoluto de algún firme de los que se ha dado en calificar de especiales. Desde luego nos hacemos bien cargo que no era posible determinar *a priori* qué clase de firmes podían ser empleados en la obra a ejecutar, pero con vistas a la economía del país y a la conveniencia de defender nuestra moneda podía, por ejemplo, hacerse la recomendación de que los materiales empleados debían ser con preferencia de producción nacional, y reservarse la Administración el derecho de revisar y reducir los precios de todos aquellos contratos cuyo precio de coste fuese inferior a un tanto por ciento, por ejemplo, el 80 por 100 del precio de adjudicación. Este precio de coste se debía reservar la Administración el derecho de revisarlo, por los medios que considerara convenientes, y no admitir en su composición fracción alguna en concepto de derecho de patente, en la que se podría comprender una explotación del país.

Además, para mayor claridad, la parte del precio ofrecido que correspondiese a conservación debía ser consignada separadamente del precio del firme, y no debía ser aceptado firme alguno cuyo coste de conservación excediera de un cierto tanto por ciento del mismo, que para cada caso debería ser estudiado y que desde luego, y en términos generales, debería estar en razón inversa del coste del firme.

Como se dice comúnmente que lo mejor es enemigo de lo bueno, quizá el programa que se presenta en el proyecto de una reparación integral de las carreteras del circuito comprendiendo desde el firme, a las travesías, curvas, pendientes,

puentes, etc., etc., está desproporcionado a la potencia económica del país y nos exponemos a que absorbiendo estas obras toda o la mayor parte de la consignación destinada a obras públicas, tengamos un circuito de seis mil y pico de kilómetros magnífico y no se pueda circular por los restantes cincuenta mil kilómetros. Con que los firmes estén bien conservados y se supriman los peligros para los que por ellos circulen, hay suficiente, pues si las pendientes son algo fuertes, para eso tienen varias marchas los vehículos y no habrá, por lo menos en muchos años, desgraciadamente, tanto movimiento de turismo que haga resultar estrechas las carreteras actuales. En Milán pueden construir la *strada* automovilista porque sólo tiene 86 kilómetros y porque conduce a una gran atracción, y por ella se hace pagar un fuerte peaje; pero aquí no hay nada de ello, y con una reparación perfecta del firme y un retoque modesto de los demás elementos de la carretera habría bastante.

* * *

En cuanto a la organización administrativa del Circuito también lamentamos tener que hacer alguna observación. Consideramos que se ha ido demasiado lejos en la estructura autorómica que se le ha dado y que de resultados de ello se producirá en las obras públicas de las provincias una doble actuación independiente que puede ocasionar conflictos y dificultades.

Nos parece muy bien que se haya constituido un Patronato para la dirección, administración e inspección general del Circuito, que debería cuidar del estudio y superior resolución de los proyectos que fuesen presentados por las Jefaturas de Obras Públicas, que son las que debieron haber quedado encargadas de la ejecución de las obras de mejoramiento; que con los informes de las Jefaturas y teniendo en cuenta los resultados de la práctica en cada región y considerando las condiciones de humedad y de temperaturas que tanta influencia tienen, determinara la clase de firmes a emplear en cada sección; y en fin, que cuidara de la recaudación de las diferentes subvenciones y diversos ingresos que para la realización de sus fines se le hubiesen concedido, efectuando la distribución de las mismas.

La distribución del Circuito en diferentes secciones, el nombramiento para cada una de ellas de ingenieros que tendrán a su cuidado longitudes extraordinarias de carretera que por estar en muchos casos en línea recta o poco menos les han de ocasionar mucha pérdida de tiempo para visitarlas, y que deberán, además, siendo muchos de ellos desconocedores de las circunstancias de la región a que serán destinados, efectuar un trabajo de adaptación — que no habría sido

necesario si se hubiesen encargado a las mismas Jefaturas actuales — durante cuyo período habrá pérdidas de tiempo y probablemente al principio encarecimiento de algunos trabajos, por desconocer de momento las condiciones en que se efectúa el trabajo, épocas en que abundan los brazos disponibles y otras informaciones que solamente con una residencia algo larga se adquieren.

También es de creer que el coste de personal destinado a este Circuito nacional, que es muy posible y lógico perciba gratificaciones importantes, venga a sumarse casi en su totalidad al de las Jefaturas actuales, y como el kilometraje de carreteras no se aumenta, el coste de personal técnico por kilómetro de carretera será el aumentado.

* * *

Por fin vamos a ocuparnos de la parte económica y financiera del proyecto, que es la que encontramos más deficiente; pero antes de ello queremos hacer una aclaración a algo que se ha dicho por comentadores del proyecto y que nos parece algo apartado de la realidad.

Se ha dicho que este proyecto tenía la ventaja de que no aumentaba las cifras del presupuesto, y por consiguiente que no le costaba nada al Estado.

Sentaremos ante todo que al Estado ningún servicio le cuesta nada. Lo que ocurre es que el Estado organiza un servicio, hace el presupuesto de los gastos del mismo y crea los impuestos necesarios para atender a aquellos dispendios, que pagan por consiguiente los contribuyentes.

Creemos que esto está bien claro, y por lo tanto para decir que un servicio no cuesta nada al Estado es preciso que en realidad no ocasione ningún aumento en los impuestos que satisfacen los contribuyentes. Y en el caso que estudiamos no ocurre desgraciadamente así, puesto que si bien el Estado de las cantidades que tiene consignadas en el Presupuesto traspasa la de los firmes especiales y la de reparación y conservación de los trozos de carretera que se segregan, al Patronato del Circuito Nacional, sin aumento en las consignaciones, en cambio pide una subvención por kilómetro a Diputaciones y Ayuntamientos, recordándoles que en los Estatutos provincial y municipal tienen las correspondientes atribuciones para recobrarlas del contribuyente, y además prevé la creación de un impuesto de rodadura que también vendrá a cargo del automovilista. Con muchas de estas disposiciones que no le cuestan nada al Estado en breve sería imposible la vida en España a los automovilistas.

Ya aclarado este punto oscuro, pasemos al estudio crítico del aspecto económico y financiero del proyecto.

Con referencia a las aportaciones, o mejor dicho a las transferencias que de las cantidades consignadas en sus presupuestos hace el Estado, poco hay que decir. Desde luego que el atribuir al Patronato las consignaciones destinadas a reparación y conservación de los sectores que se segregan del servicio general es absolutamente lógico, y también parece serlo el que toda la cantidad destinada a firmas especiales en el Presupuesto de Obras Públicas se atribuya en su totalidad a un Circuito que se designa precisamente de firmas especiales, pero ello quiere decir que los automovilistas que tengan que circular por los restantes cincuenta mil kilómetros deben perder toda esperanza de verlos especialmente afirmados ni en su más mínima porción, y este procedimiento quizá no sea del todo acertado.

Las subvenciones que se quieren obtener de Diputaciones y Ayuntamientos ya nos parecen más discutibles. Las Diputaciones para atender a ellas deberán recurrir, como se indica en el artículo 14 del Real decreto, a las autorizaciones que el Estatuto provincial les concede para la creación de arbitrios, y como es natural, si se trata de una subvención destinada al mejoramiento de carreteras debe pesar el arbitrio sobre los vehículos y especialmente los automóviles, pero es el caso que la autorización concedida en dicho Estatuto se refiere a arbitrios por la utilización de servicios que estén a cargo de las Diputaciones provinciales, y en este caso, como se trata de carreteras que pertenecen al Estado y se conservarán por un Patronato delegado de aquél, se daría la irregularidad de que las Diputaciones crearían un arbitrio por la utilización de servicios que no estarían a su cargo, que no es precisamente lo autorizado por el Estatuto.

En cuanto a las subvenciones de los Ayuntamientos hemos de decir en primer lugar que, aunque no fuera más que de pesetas 500 por kilómetro la subvención pedida, habría pueblos que teniendo un término municipal muy extenso abarcarían varios kilómetros y la subvención resultaría desproporcionada con el volumen de sus presupuestos, y como de crear algún arbitrio éste debería gravitar sobre los vehículos, podría darse el caso que hubiese muy pocos o quizá ninguno, siendo, pues, de muy difícil obtención; y si para evitar esto se distribuyera la subvención pedida a los Municipios en proporción al número de vehículos matriculados en cada uno de ellos, sería más equitativo adoptar el procedimiento que vamos a proponer más adelante.

Obsérvese bien que con lo que se pretende, se les hace pagar a los automovilistas por el mismo concepto y sobre el mismo objeto tres impuestos, que en realidad se superponen. El Estado cobrará directamente de los automovilistas que se hallen situados sobre el Circuito un impuesto, que se

dijo sería de pesetas 300 por coche, una subvención, que no se sabe cuánto importará por unidad, que cuidará de percibir la Diputación y otra en iguales circunstancias que percibirá el Ayuntamiento, y esta pluralidad de impuestos que vienen a sumarse al de impuesto sobre carruajes de lujo, al de circulación percibido por el Ayuntamiento, al de igual nombre de carreteras provinciales, y a otras varias gabelas que pretenden percibir algunos Ayuntamientos, no creemos que sea justa ni que sea económica, puesto que además de multiplicarse los gastos de administración y de cobranza, se acabará matando la gallina de los huevos de oro.

En Inglaterra, país muy práctico en su administración pública, no existe más que un solo impuesto que da derecho, una vez satisfecho, a circular por todo el reino. El impuesto se basa actualmente en la potencia en caballos, y dentro de poco se modificará, haciéndolo, por decirlo así, indirecto, pero sin duda más proporcional al uso del coche, pues se convertirá en un impuesto sobre el combustible. El impuesto actual en Inglaterra es de una libra esterlina por caballo de potencia, que es muy inferior a lo que se paga hoy en España.

En Francia hay un impuesto único para el Estado, que casi puede decirse que está regulado por la potencia y no llega a 50 francos por caballo. Además, los Ayuntamientos pueden imponer una contribución que no puede exceder del 25 por 100 de la directa del Estado. De modo que en el caso máximo se llega a satisfacer unos 60 francos por caballo, todavía inferior a la contribución inglesa.

Hoy día que a los Ayuntamientos y Diputaciones se les han concedido autorizaciones para la creación de gran número de impuestos y que es función obligatoria de toda corporación municipal administradora de una urbe el cuidar de la buena urbanización de la misma, a cuyo efecto percibe unos impuestos de carácter general sobre la propiedad territorial rústica y urbana y un complemento de ellos en el impuesto de inquilinato, lo más acertado para abaratar los gastos de administración y cobranza de los impuestos sobre los automóviles sería suprimir de una plumada todos los impuestos hoy existentes y que perciben Ayuntamientos y Diputaciones, anular las autorizaciones que les facultan para su creación y establecer un impuesto único que percibiera directamente el Estado.

Este impuesto único del Estado podría ser, si se quiere, de 30 y hasta de 35 pesetas por caballo de potencia, calculada por una fórmula sencilla que no dé lugar al empleo de las tablas de logaritmos y cuyo importe total podría ser repartido entre el Estado y las Diputaciones provinciales, únicas entidades que tienen a su cargo

la construcción y conservación de carreteras. El reparto podría efectuarse guardando el Estado íntegro el 25 por 100 de la recaudación, y el 75 por 100 restante de lo recaudado en cada provincia repartido entre el Estado y la Diputación correspondiente, en proporción al número de kilómetros que cada uno tenga a su cargo dentro de ella.

Siendo unos 75,000 los automóviles en circulación en España, contando que el promedio de potencia sólo sea de 10 caballos, en junto serían 750000 caballos, que contados a pesetas 30 uno, resultan unos 22.500000 pesetas, y como de éstas, con el reparto indicado, seguramente le corresponderá al Estado del 75 al 85 por 100, el ingreso que por este concepto obtendría sería de 17 a 18 millones de pesetas, seguramente mayor que el que obtendrá con el impuesto de rodadura que se trata de crear, con lo que sería el procedimiento indicado beneficioso para el Estado y sería más justo y equitativo con relación a los automovilistas, pues desaparecería la desigualdad hoy existente de que los automovilistas que residen en ciertas capitales de provincia se ven recargados de impuestos y los demás pagan cantidades irrisorias. Esto no quiere decir que no tenga que estudiarse la substitución del impuesto por caballo, poco científico, por el impuesto sobre el combustible o sobre las gomas, más proporcional al uso que se haga del automóvil y a la utilización de la carretera y, por lo tanto, a su desgaste.

Además podría establecerse un pequeño arbitrio para los Ayuntamientos a manera de una patente municipal de circulación en concepto de tributación a los gastos que la vigilancia y regulación del tránsito ocasiona, que podría ser sobre la unidad-coche y que no debería exceder de pesetas 25 por vehículo, sin derecho a percibir ninguna otra clase de impuesto, arbitrio o tasa de cualquier clase que fuera.

Y vamos por fin a ocuparnos de la organización financiera del proyecto. Está claro que había sido estudiado en el Ministerio de Fomento este punto con todo el detenimiento que se merece, pero a nosotros nos parece que el sistema de satisfacer mediante anualidades que serán en mayor o menor número, según el plazo de conservación del firme a que se comprometa el contratista, habrá de tener el defecto de que los pequeños contratistas sin potencialidad económica, y por consiguiente sin probabilidad de apoyo bancario, quedarán descartados automáticamente de las subastas que se anuncien, y solamente acudirán a ellas las pocas casas que por su fuerte capital o sus relaciones con los Bancos o por ambas cosas a la vez, puedan obtener el crédito necesario que les permita hacer en los primeros años el adelanto de fondos que el sistema adoptado hace

necesario. Como consecuencia de este peligro nace el de que siendo pocos los licitadores lleguen a un acuerdo y los precios de adjudicación sufran con ello y se pretenda exagerar en el precio global ofrecido los costes de conservación a fin de que la cantidad adelantada no resulte tan elevada.

Quizá sería más conveniente crear una Deuda especial de carreteras amortizable en un número corto de años, con un interés de 5 ó 6 por 100, cuya anualidad se constituyera con la transferencia de la consignación para fines especiales hoy existente, con la parte alicuota de los gastos de reparación y conservación también hoy existentes, correspondientes a los kilómetros segregados de los servicios generales y con el producto íntegro del impuesto sobre automóviles que sería nuevo para el Estado, cuyas cantidades en conjunto creemos que se elevarían aproximadamente a 40 millones de pesetas y que como el número de automóviles con el mejoramiento de carreteras iría aumentando rápidamente, seguramente de 25 a 30 por 100 anualmente, uno de los sumandos que constituye aquella anualidad aumentaría de 4 a 5 millones por año.

Esta deuda así creada serviría para pagar a los contratistas el importe de sus certificaciones a medida que las tuviese aprobadas, y el mecanismo de las subastas podría ser el siguiente.

En la oferta del contratista se debería comprender el coste de la construcción del firme cuyo precio debería señalarse y el número de años de compromiso de conservación en perfecto estado con el precio anual de este servicio. Para la adjudicación de las obras no bastaría hacer un examen comparativo entre las ofertas de los varios solicitantes, sino que se debería hacer un estudio por la Comisión ejecutiva de la equidad de los precios ofrecidos tanto para un servicio como para el otro, pudiéndose dar el caso de que fuesen rechazadas todas las ofertas.

La construcción de la carretera sería satisfecha a medida de su terminación, pero dejando en depósito un tanto por ciento para garantía del contrato, tanto mayor cuanto más pequeño fuese el gasto de conservación con relación al de construcción, y cuanto más grande fuera el número de años de conservación ofrecidos.

Al final de cada uno de los años en que la conservación esté garantizada se abonará al contratista, previa certificación de que la carretera se conserva en buen estado, no sólo el precio convenido por metro y año por dicho servicio, sino también la parte alicuota de depósito reservado, con lo que se lograría que los intereses del Estado estuviesen siempre garantidos, reduciéndose la garantía a medida que el peligro de incumplimiento fuera disminuyendo y que el contratista quedara automáticamente pagado al terminar su compromiso.

Los pagos se efectuarían en títulos de la Deuda creada, que por tratarse de valor del Estado a buen interés y con amortización muy corta serían seguramente cotizados en el mercado a la par por ser, no valor de especulación, sino de renta.

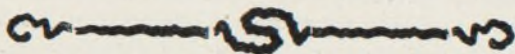
Aunque las diferencias en los plazos de conservación puedan hacer algo complicado el movimiento de esta Deuda, hay que tener en cuenta que el aumento de automóviles que forzosamente se producirá y que seguramente en cuatro años los doblará representaría un aumento de recaudación en el impuesto que creemos debe crearse, de más de 15 millones de pesetas, que equivale a pesetas 2500 por kilómetro de los que constituyan el Circuito proyectado y que ayudarán poderosamente a su conservación o permitirán ir incorporando al Circuito nuevas secciones.

Una vez amortizada por completo la Deuda así emitida podrá ser nuevamente creada, pues las cantidades que constituyen la anualidad para

su servicio no sólo subsistirán, sino que habrán aumentado.

Este sistema permitirá que a las subastas de secciones de carreteras puedan concurrir los pequeños contratistas y así no se verá el Patronato sometido al yugo de los grandes contratistas, a menos que sacando a subastas grandes longitudes de una vez se entregue al mismo por su propia voluntad, cosa que tenemos la completa seguridad de que no sucederá.

Es un asunto este que por su importancia, tanto por la de las cantidades a emplear como por el interés nacional que encierra para la riqueza del país con el desarrollo del turismo, merece que sea estudiado con todo detenimiento, y si podemos obtener los datos para ello necesarios es posible que volvamos sobre este asunto dando un detallado despiece de los precios de coste de los diferentes firmes especiales que consideramos puedan ser empleados.





Reseña de la Prueba del Kilómetro Lanzado llevado a cabo por el "Real Moto-Club de Cataluña" el día 10 de enero de 1926⁽¹⁾

Esta prueba que, como inicial de su calendario deportivo de 1925, tenía acordada el Real Moto-Club de Cataluña, hubo de aplazarla por causas de todos conocidas, y aun cuando ya había llegado a desistir de su organización por haberla solicitado nuevamente otra entidad motorista, hubo de hacerse cargo de llevarla a cabo (ya que aquella entidad después de señalada fecha, renunció a ella por no encontrar lugar a propósito) en su afán de que el programa hecho público fuese cumplimentado en todas sus partes.

A este efecto, y después de haber conferenciado con el señor Ingeniero Jefe de Obras Públicas de la provincia de Tarragona don José Serrano y los entusiastas elementos de la delegación del Real Moto-Club de Cataluña, a cuyo frente se encuentra don Luis Bonet, decidió elegir como teatro de la acción los kilómetros 383 a 385 de la carretera de Alcolea del Pinar a Tarragona.

En principio se señaló la fecha de celebración para el 20 de diciembre, pero la rotura de la máquina escarificadora que llevaba a cabo el arreglo del kilómetro hizo preciso el aplazamiento para el 10 de enero, teniendo efecto sus resultados por lo que a Campeonato del Club se refería, como si fuese corrida en 1925.

Preparada la carretera, efectuadas diversas pruebas con resultados altamente satisfactorios del aparato eléctrico automático, con que habían de tomarse los tiempos, que en estas pruebas es el factor principal, se procedió a una instalación cuidadísima en el lugar de la acción, que unida a otra de teléfonos, admirablemente servida por la Compañía Telefónica Nacional de España, hizo que el transcurso de la prueba se desarrollase dentro de las condiciones apetecidas y con una exactitud en el funcionamiento nunca igualada.

Para participar en la prueba se inscribieron los siguientes concursantes :

Sidecars 350 c. c., prueba turismo

- N.º 1. Julián Bigorra Rudge

Sidecars 350 c. c., prueba libre

- N.º 2. Antonio Alá. A. J. S.
 » 3. Milillu. Rudge
 » 4. Uetam. A. J. S.

Sidecars 600 c. c., prueba libre

- N.º 5. Vicente Naure. ... Douglas

Sidecars 1 000 c. c., prueba turismo

- N.º 6. Juan Aleu. Harley-Davidson
 » 7. Serrot. Harley-Davidson
 » 8. Antonio Alá. A. J. S.

Sidicars 1 000 c. c., prueba libre

- N.º 9. Antonio Renom. ... Harley-Davidson

Sidecars 750 c. c., prueba libre

- N.º 10. Vicente Naure. ... Douglas

Motocicletas 350 c. c., prueba turismo

- N.º 11. Ignacio Faura B. S. A.

(1) Retirado del número anterior por exceso de original.

- N.º 12. Pablo Atserá Royal Enfield
 » 13. Pablo Aixelá..... X. X.
 » 14. Antonio Alá..... A. J. S.

Motocicletas 500 c. c., prueba turismo

- N.º 15. Mariano Bigorra... Rudge

Velomotores 150 c. c., prueba libre

- N.º 16. Miguel Simó..... Simó

Motocicletas 250 c. c., prueba libre

- N.º 17. Bala..... Alpha
 » 18. Juan Mascarell ... Monet Goyon

Motocicletas 350 c. c., prueba libre

- N.º 19. Baltasar Santos ... Douglas
 » 20. Balín Alpha
 » 21. I. Macaya..... Alpha
 » 22. Pablo Atserá D. F. R.
 » 23. Sprinter..... Rex Acme
 » 24. Relos. A. J. S.
 » 25. M. Torres Rudge

Motocicletas 500 c. c., prueba libre

- N.º 26. Zacarías Mateos .. Douglas
 » 27. Ignacio Macaya... Norton
 » 28. Joaquín Vidal Norton

Resultados oficiales del kilómetro lanzado organizado por el Real Moto-Club de Cataluña, el día 10 de enero 1926 en la carretera de Alcolea del Pinar a Tarragona, entre los kilómetros 383'400 al 384'400 (distancia kilométrica comprobada). Cronometraje eléctrico automático

Velomotores 150 c. c. libre

		Ida	Vuelta	Medio	Promedio
1.º	M. Simó. M. Simó.....	50 s. 35/100	48 s. 3/10	49 s. 575/1 000	72,617 k. h.

Motocicletas 250 c. c. libre

1.º	Bala Alpha	36 s. 65/100	37 s. 15/100	36 s. 9/10	97,560 »
-----	------------------------	--------------	--------------	------------	----------

Motocicletas 350 c. c. turismo

1.º	I. Faura..... B. S. A.	35 s. 95/100	39 s. 4/10	37 s. 675/1 000	95,554 »
2.º	P. Atserá. R. Enfield	39 s. 9/10	44 s. 65/100	42 s. 375/1 000	84,955 »

Motocicletas 1 000 c. c., prueba libre

- N.º 29. X. X. Indian

Autociclos 750 c. c., prueba libre

- N.º 30. J. M. Planas Austin

Autociclos 1 100 c. c., prueba libre

- N.º 31. J. M. Planas Austin

De ellos dejaron de presentarse a la salida Uetam, Aleu, Mascarell, Balín, Sprinter, Relos y Vidal, dejando de participar en una de las categorías de las que estaban inscritos Alá y Atserá.

La organización, como decimos, fué esmeradísima, prestando su entusiasta cooperación la Delegación del Real Moto-Club de Cataluña de Tarragona, Jefatura de Obras Públicas de Tarragona, Compañía Telefónica Nacional de España, Cruz Roja de Reus, y don J. Jorba Ventura, que cedió su garage para alojamiento de los vehículos de la carrera.

Un elemento que escaseó en alto grado y que pudo haber dado lugar a que los desvelos de los organizadores hubiesen resultado infructuosos fué la Guardia Civil, que cubrió los tres kilómetros del recorrido con fuerzas por demás insuficientes para contener la avalancha de público que acudió a presenciar la prueba.

A continuación publicamos el cuadro de los resultados obtenidos en esta prueba, y por las velocidades alcanzadas que han dado lugar a la pulverización de varios records, se puede apreciar claramente la labor realizada por cada uno de los concursantes.

Motocicletas 350 c. c. libre			Ida	Vuelta	Medio	Promedio
1.º	B. Santos	Douglas.....	28 s. 7/10	30 s. —	29 s. 35/100	122,657 k. k.
2.º	I. Macaya. ...	Alpha	29 s. 8/10	30 s. 65/100	30 s. 225/1 000	119,106 »
3.º	M. Torres....	Rudge.	31 s. 15/100	33 s. 6/10	32 s. 375/1 000	111,196 »

Motocicletas 560 c. c. turismo

1.º	M. Bigorra ...	Rudge.	33 s. 35/100	34 s. 5/	33 s. 7/10	106,824 »
-----	----------------	-------------	--------------	----------	------------	-----------

Motocicletas 500 c. c. libre

1.º	Z. Mateos. ...	Douglas.....	23 s. 15/100	24 s. 45/100	23 s. 8/10	151,260 »
2.º	I. Macaya. ...	Norton	26 s. 65/100	26 s. 95/100	26 s. 8/10	134,328 »

Motocicletas 1 000 c. c. libre

1.º	X. X.	Indian.	25 s. 35/100	26 s. 25/100	25 s. 8/10	139,534 »
-----	------------	--------------	--------------	--------------	------------	-----------

Sidecars 350 c. c. turismo

1.º	J. Bigorra	Rudge.	43 s. 2/10	45 s. 5/10	44 s. 35/100	81,172 »
-----	-----------------	-------------	------------	------------	--------------	----------

Sidecars 350 c. c. libre

1.º	A. Alá.....	A. J. S.	40 s. 2/10	43 s. —	41 s. 6/10	86,538 »
2.º	Milillu.....	Rudge.	39 s. 5/10	—	—	—

Sidecars 600 c. c. libre

1.º	V. Naure	Douglas.....	28 s. 15/100	30 s. 4/10	29 s. 275/100	122,971 »
-----	---------------	--------------	--------------	------------	---------------	-----------

Sidecars 750 c. c. libre

1.º	V. Naure.	Douglas.....	28 s. 25/100	28 s. 25/100	28 s. 25/100	127,433 »
-----	----------------	--------------	--------------	--------------	--------------	-----------

Sidecars 1 000 c. c. turismo

1.º	Serrot.	H. Davidson ..	40 s. 5/10	42 s. 2/10	41 s. 35/100	87,061 »
2.º	A. Alá.....	A. J. S.	47 s. 15/100	45 s. 7/10	46 s. 425/1 000	77,544 »

Sidecars 1 000 c. c. libre

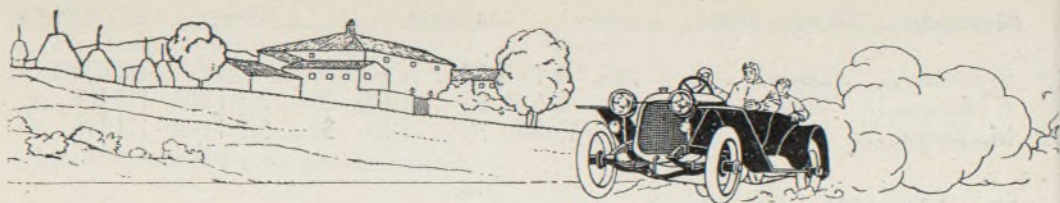
1.º	A. Renom. ...	H. Davidson ..	34 s. 15/100	33 s. 5/10	33 s. 825/1 000	106,430 »
-----	---------------	----------------	--------------	------------	-----------------	-----------

Autociclos 750 c. c. libre

1.º	J. M. Planas..	Austin.	31 s. 85/100	34 s. 1/10	32 s. 975/1 000	109,173 »
-----	----------------	--------------	--------------	------------	-----------------	-----------

Autociclos 1 100 c. c. libre

1.º	J. M. Planas..	Austin.	30 s. 65/100	34 s. 45/100	32 s. 53/100	110,600 »
-----	----------------	--------------	--------------	--------------	--------------	-----------



Reseña de la III Carrera en Cuesta de Montserrat, organizada por el Real Moto-Club de Cataluña

21 de marzo de 1926

Por tercera vez ha celebrado el Real Moto-Club de Cataluña su carrera en cuesta de Montserrat, que ante la imposibilidad de efectuar las pruebas en cuesta en el clásico recorrido de los Bruchs por su deficiente estado, ha adoptado los ocho kilómetros de Monistrol al Monasterio de Montserrat, haciendo de él un recorrido en extremo interesante, tanto por las dificultades que presenta para el concursante como por las emociones que produce entre el público, que ávido de ellas concurre a estas pruebas con el mismo entusiasmo que si se diesen a las puertas de nuestra ciudad.

El tercer año de la carrera en cuesta de Montserrat se ha distinguido por varios conceptos; la concurrencia de público tanto de Barcelona como de los pueblos circundantes al lugar de la acción fué verdaderamente extraordinaria, estando materialmente cubiertos los ocho kilómetros del recorrido, en cuyos puntos más estratégicos había masas compactas de amantes de estas pruebas; la carretera estaba en condiciones impecables; no en balde el señor ingeniero jefe de Obras Públicas de la Diputación don Federico

la reparación fuese eficaz por todos conceptos, y si a esto se añade el corto espacio de tiempo que dispusieron para ello, viene a resaltartodavía



Sprinter «Copa de Records»



I. Macaya «Recordman del día»

Turell, con el ingeniero de la demarcación señor Peña, el ayudante señor Prat y el sobrestante señor Llanta, pusieron el mayor empeño en que

más la meritoria labor del citado personal técnico que ha dado una prueba más del interés y cariño con que son siempre acogidas las iniciativas de las entidades deportivas, poniendo todo su empeño en facilitar su misión cooperando a ellas con un entusiasmo nunca bien ponderado.

La concurrencia de corredores no fué tan numerosa como en años anteriores, pero sí puede decirse que fué más escogida, participando nuestros mejores corredores y dándose el caso, pocas veces registrado, de que tan sólo uno de los inscritos, y éste por evidente y demostrada imposibilidad, dejasen de concurrir.

Como antes decimos, las carreteras que conducían al lugar de la acción se vieron desde primeras horas de la mañana en extremo concurridas por vehículos de todas las categorías, que se dirigían

a Montserrat con objeto de presenciar el tercer asalto a su cuesta; la Comisión Organizadora, actuando también desde primeras horas, distri-



A. Alá «Copa de Record»

buía los puestos de la Guardia Civil profusamente facilitados por nuestra primera autoridad gubernativa, y los de la Cruz Roja facilitados por la Comisión de Distrito de Manresa, al igual que en años anteriores; los controles, cuyas instrucciones les habían sido previamente comunicadas, fueron ocupando los lugares designados de antemano, y en la hora precisa y anunciada por la prensa y *Boletín Oficial* de la provincia quedó cerrado en absoluto el tránsito rodado y la carretera libre y en condiciones de empezar la prueba.



A. Gastón «Copa de Record»

Hemos de hacer resaltar con verdadera satisfacción que observamos un mayor civismo entre el público numeroso que concurrió a la carrera, pues dejó siempre la carretera libre de obstáculos y demostró con ello un mayor conocimiento y entrenamiento en la norma de conducta a seguir cuando se acude a presenciar estas manifestaciones deportivas.

Se inscribieron para tomar parte en la prueba los concursantes que a continuación se citan, dándose la salida por el orden expresado y con los intervalos que también se citan :

Clase E : Velomotores hasta 150 c. c., turismo

- N.º 1. Miguel Simó Simó
N.º 2. Magín Bros D. K. W.
(dos minutos de intervalo)

Clase M : Sidecars hasta 350 c. c., turismo

- N.º 3. X. X. Rudge
(dos minutos de intervalo)

Clase N : Sidecars hasta 600 c. c., turismo

- N.º 4. Antonio Alá. A. J. S.
(dos minutos de intervalo)

Clase F : Motocicletas hasta 300 c. c., turismo

- N.º 5. José Buxadé. B. S. A.
(dos minutos de intervalo)



I. Faura «Copa de Record»

Clase G : Motocicletas hasta 350 c. c., turismo

- N.º 6. José García Rudge
N.º 7. Ignacio Faura B. S. A.
(dos minutos de intervalo)

Clase H : Motocicletas hasta 560 c. c., turismo

- N.º 8. Antonio García Serra . Rudge
(dos minutos de intervalo)

Clase I : Motocicletas hasta 750 c. c., turismo

- N.º 9. Santiago Codina Rover
(dos minutos de intervalo)



J. M. Planas «Copa de Record»

Clase Ñ : Sidecars hasta 1,000 c. c., turismo

- N.º 10. Wenceslao García. ... A. J. S.
N.º 11. Pedro Camats H.-Davidson
(dos minutos de intervalo)



M. Torres «Medalla de Oro»

Clase K : Sidecars hasta 350 c. c., libre

- N.º 12. Uetam. A. J. S.
N.º 13. M. Torres Rudge
(dos minutos de intervalo)

Clase A : Motocicletas hasta 250 c. c., libre

- N.º 14. Juan Mascarell Monet Goyon
N.º 15. Goodwill. Terrot
(dos minutos de intervalo)

Clase B : Motocicletas hasta 350 c. c., libre

- N.º 16. Mariano Bigorra Terrot
N.º 17. Sprinter Rex Acme
N.º 18. Relos. A. J. S.
(tres minutos de intervalo)

Clase C : Motocicletas hasta 500 c. c., libre

- N.º 19. Joaquín Vidal Norton
N.º 20. Antonio Casas. Norton
N.º 21. Antonio Carné. Norton
(tres minutos de intervalo)



P. Roger «Medalla de Oro»

Clase D : Motocicletas hasta 1,000 c. c., libre

- N.º 22. Ignacio Macaya. Indian
(dos minutos de intervalo)

Clase G : Autociclos desde 750 a 1,100 c. c., libre

- N.º 23. Ricardo Balletbó. Derby
N.º 24. Federico Esteve. Salmson
N.º 25. Isidro Punti. X. X. Elizalde
(dos minutos de intervalo)

Clase H : Autociclos hasta 750 c. c., libre

- N.º 26. X. X. X. X.
N.º 27. José M. Planas Austin
(dos minutos de intervalo)

Clase G : Autociclos desde 750 a 1,100 c. c., turismo

- N.º 28. Arturo Gastón. A. S.
N.º 29. X. X. X. X.
N.º 30. Conrado Cadirat. Opel
(dos minutos de intervalo)

Autociclos hasta 500 c. c., libre

- N.º 31. Pedro Roger Armor



A. Carné sobre «Norton»

De ellos todos se presentaron en el momento de la salida, dejando de hacerlo únicamente el autociclo 750 c. c., categoría libre, X. X.

Las *performances* de todo ellos fueron notables en extremo, y de ello da idea la clasificación publicada a continuación, en la que quedaron batidos siete *records* de los existentes.

Perseguidos por la *guigne* no pisaron la meta de llegada, Buxadé, Camats, Uetam y Vidal, el cual sigue todavía con el Santo de espalda, siendo muy meritoria la labor de Federico Esteve que se clasificó tercero de su categoría, con un tiempo muy aceptable a pesar de haber cambiado una rueda en el corto recorrido.

También deja establecido un *record* muy aceptable Pedro Roger en autociclo 500 c. c., cilindrada que por primera vez participaba en nuestras carreras.

La clasificación oficial que publicamos a continuación habla por sí sola de la labor realizada por los concursantes a la III Prueba en Cuesta de Montserrat, y ello nos evita tributarles por separado el aplauso que tan justamente merecen.

CLASIFICACIÓN OFICIAL

MOTOCICLETAS PRUEBA LIBRE : Hasta 250 c. c.

1.º	Juan Mascarell	Monet Goyon ...	10 m. 09 s. 8/10	47,225 k. p. h.
2.º	Goodwill	Terrot.	11 m. 12 s. 2/10	

Hasta 350 c. c.

1.º	Sprinter	Rex Acme	8 m. 21 s. 2/10	57,462 k. p. h. Record
2.º	Relos.	A. J. S.	8 m. 22 s.	
3.º	Mariano Bigorra.	Terrot.	9 m. 55 s.	

Hasta 500 c. c.

1.º	Antonio Carné.	Norton	8 m. 11 s. 8/10	58,560 k. p. h.
2.º	Antonio Casas.	Norton	10 m. 55 s. 2/10	

Hasta 1,000 c. c.

1.º	Ignacio Macaya	Indian.	7 m. 57 s. 4/10	60,327 k. p. h.
-----	----------------------	--------------	-----------------	-----------------

MOTOCICLETAS PRUEBA TURISMO : Velomotores hasta 150 c. c.

1.º	Miguel Simó.	Simó	10 m. 29 s. 2/10	45,772 k. p. h. Record
2.º	Magín Bros.	D. K. W.	12 m. 11 s.	

Motocicletas hasta 350 c. c.

1.º	Ignacio Faura	B. S. A.	9 m. 14 s. 6/10	51,929 k. p. h. Record
2.º	José García	Rudge.	10 m. 00 s. 4/10	

Hasta 560 c. c.

1.º	Antonio García Serra	Rudge.	8 m. 36 s.	55,813 k. p. h. Record
-----	----------------------------	-------------	------------	------------------------

Hasta 750 c. c.

1.º	Santiago Codina.	Rover	9 m. 17 s. 2/10	51,687 k. p. h.
-----	-----------------------	-------------	-----------------	-----------------

SIDE CARS PRUEBA LIBRE : Hasta 350 c. c.

1.º	Manuel Torres	Rudge.	10 m. 31 s. 8/10	45,584 k. p. h.
-----	---------------------	-------------	------------------	-----------------

SIDE CARS PRUEBA TURISMO : Hasta 350 c. c.

1.º	Milillu	Rudge.	20 m. 03 s. 2/10	23,936 k. p. h.
-----	---------------	-------------	------------------	-----------------

Hasta 600 c. c.

1.º	Antonio Alá.	A. J. S.	10 m. 19 s. 4/10	46,493 k. p. h. Record
-----	-------------------	---------------	------------------	------------------------

Hasta 1,000 c. c.

1.º	Wenceslao García.	A. J. S.	10 m. 51 s.	44,239 k. p. h.
-----	------------------------	---------------	-------------	-----------------

AUTOCICLOS PRUEBA LIBRE : Hasta 500 c. c.

1.º	Pedro Roger	Armor.	12 m. 46 s. 2/10	37,588 k. p. h.
-----	-------------------	-------------	------------------	-----------------

Hasta 750 c. c.

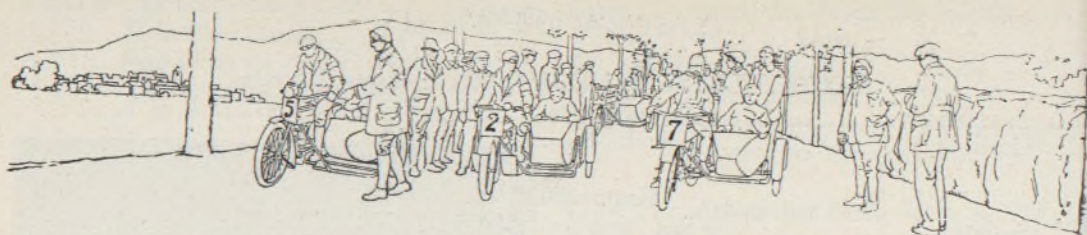
1.º	José M. Planas.	Austin.	8 m. 47 s. 4/10	54,750 k. p. h. Record
-----	----------------------	--------------	-----------------	------------------------

Hasta 1,100 c. c.

1.º	Isidro Puntí.	X. X. Elizalde ..	9 m. 40 s. 6/10	49,603 k. p. h.
2.º	Ricardo Balletbó.	Derby	10 m. 19 s. 4/10	
3.º	Federico Esteve	Salmson	11 m. 29 s. 6/10	

AUTOCICLOS PRUEBA TURISMO : Hasta 1,100 c. c.

1.º	Arturo Gaston	A. S.	9 m. 43 s. 2/10	49,382 k. p. h. Record
2.º	Conrado Cadiat.	Opel	10 m. 56 s.	
3.º	J. M. Balón	B. N. C.	12 m. 08 s.	



REAL MOTO-CLUB DE CATALUÑA

DELEGACIÓN DE TARRASA

Prueba de regularidad : 6 abril de 1926

La Delegación del Real Moto-Club de Cataluña, en Tarrasa, organiza para el día 25 de abril próximo una prueba de Regularidad y Turismo que se regirá por los Reglamentos generales de la Federación Motociclista Española en cuanto se relacione con los vehículos de tres o menos ruedas y por el Reglamento General Deportivo de la A. I. A. C. R. por lo que respecta a los vehículos de más de tres ruedas, y con sujeción a las bases que a continuación se indican :

1.^a Serán admitidos en esta prueba todos los vehículos de las categorías establecidas para motocicletas, sidecars y autociclos.

2.^a Serán admitidos en esta prueba todos los corredores sobre los cuales no pese resolución alguna de descalificación.

3.^a El itinerario de la prueba será el siguiente : Tarrasa, Talamanca, Navarces, San Fructuós de Bages, Manresa, Castellgalí, Castellvell, Rellinás, Tarrasa. Dos vueltas sobre este circuito, dándose la salida en la carretera de la Mata después del paso a nivel del Paseo de 22 de Julio y la llegada en la carretera de Rellinás.

Total de la prueba : 160 kilómetros aproximadamente.

4.^a La prueba tendrá el carácter de regularidad y turismo, debiendo efectuarla los concursantes a las velocidades que a continuación se expresan :

Velomotores hasta 150 c. c., Motocicletas hasta 300 c. c. y Sidecars hasta 560 c. c. : 35 kilómetros por hora de promedio.

Motocicletas superiores a 300 c. c., Sidecars superiores a 560 c. c. y Autociclos hasta 1,100 c. c. : 40 kilómetros por hora promedio.

5.^a Los premios que se concederán en esta prueba serán los siguientes :

Dos Copas de Plata.
Cuatro Medallas de Oro.
Ocho Medallas de Plata.

6.^a La forma de clasificación será la siguiente :

Se otorgarán los premios antes mencionados por orden de su importancia a los concursantes que en el recorrido total de la prueba consigan un error de diferencia de tiempo menor, tanto por exceso como por defecto, en su paso por los controles fijos y secretos que se establecerán en el itinerario.

En su consecuencia, no se concederá margen de tiempo alguno, y por lo tanto los concursantes deberán efectuar su paso por los controles a la hora exacta fijada en su horario.

7.^a El precio para la inscripción en esta prueba queda fijado en 10 pesetas para los señores socios del Real Moto-Club de Cataluña y en 20 pesetas para los señores no socios.

El plazo para la inscripción terminará el día 15 de abril próximo, pudiendo ser admitidas inscripciones hasta el día 20 del referido abril, a doble precio del indicado en la condición anterior.

8.^a Las inscripciones, acompañadas de su importe, deberán ser entregadas en la Delegación del Real Moto-Club de Cataluña en Tarrasa, Paja, 14, o en la Secretaría del Real Moto-Club de Cataluña, dándose el oportuno recibo de las mismas, que deberá guardar el concursante y exhibirlo cuando persona autorizada lo solicite.

9.^a Mediante la presentación del recibo de inscripción, serán entregados a los concursantes los números de orden, itinerarios de la prueba, horario de paso por los controles, situación de los mismos a excepción de los secretos, y cuantas observaciones para el orden de la prueba sean convenientes.

10. Los concursantes deberán presentarse en el lugar de la salida en Tarrasa media hora antes de la oficial marcada en su horario.

11. La Delegación del Real Moto-Club de Cataluña se reserva la facultad de suspender o aplazar la prueba, si circunstancias excepcionales o de tiempo lo hiciesen necesario, devolviéndose

el importe de las inscripciones en el primer caso a todos los concursantes y en el segundo a los que no estuviesen conformes con la fecha aplazada.

12. Los concursantes vienen obligados, por el hecho de su inscripción y firma de la misma, a sujetarse a todas las disposiciones del presente Reglamento y a todas aquellas otras complementarias que la Junta de la Delegación del Real Moto-Club de Cataluña o los Comisarios de la prueba dicten para el buen orden de la misma. Asimismo vienen obligados los concursantes a acatar aquellas disposiciones que los comisarios puedan adoptar en el transcurso de la prueba y que circunstancias fortuitas o condiciones exteriores o de tiempo puedan hacer necesario dictar.

13. Queda prohibido, bajo descalificación, exceder los límites de velocidad que marcan las

actuales ordenanzas municipales dentro del término municipal, recomendándose encarecidamente la mayor consideración al atravesar los pueblos de tránsito.

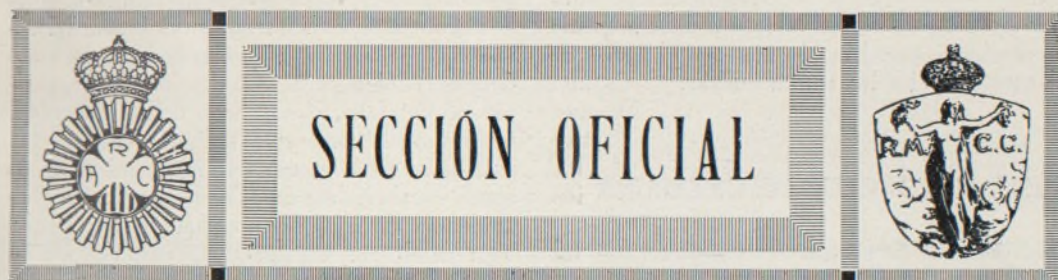
14. La Delegación en Tarrasa del Real Moto-Club de Cataluña elude toda responsabilidad por cualquier accidente de que pueda ser causante o víctima el concursante.

15. Han sido nombrados Comisarios para esta carrera los señores César Viamonte, Manuel Puigbó, Luis Alegre y Joaquín Dalfau.

Tarrasa, marzo de 1926

V.º B.º
El Presidente
ANTONIO ROIG

El Secretario
PEDRO VIVES



REAL AUTOMÓVIL CLUB DE CATALUÑA

Movimiento de socios

En las reuniones celebradas por la Junta Directiva de esta Sociedad en el mes corriente han sido admitidos en calidad de socios de número los señores don Juan Santandreu, don Antonio Mercadal, don Mariano Recolons e Ignacio Vidal hermanos.

Nuevo servicio para los socios

El señor Director de «Service Station», instalado en la calle de Aragón, 272, esquina Paseo de Gracia, al darnos cuenta de la inauguración de su local, en atenta carta nos comunicó que a los señores socios del Real Automóvil Club de Cataluña les serían concedidos precios especiales para todas las adquisiciones, bastando presentar para ello en el acto de efectuar la compra la tarjeta de socio provista de la fotografía del titular.

En dicha Estación podrán aprovisionarse los señores socios de bencina, aceite, grasas, neumáticos, bujías y otros accesorios, existiendo además una instalación para hinchar los neumáticos.

El señor Manzanares tiene el propósito de crear otras estaciones dentro de nuestra ciudad y en la provincia.

Mejoras en las carreteras

Por fin parece que van a tener solución próxima los expedientes de supresión de los pascos a nivel uno en la carretera de Cornellá a Fcgs de Tordera junto a la estación del primer nombre y otro situado en el kilómetro 13 de la carretera de Masnou a Granollers, en término de Palou.

Las gestiones que llevaba hechas este Real Automóvil Club de Cataluña habían sido innumerables ya cerca de la Mancomunidad de Cataluña y Diputación Provincial de Barcelona, que siempre se habían mostrado propicios a una pronta solución, ya cerca del Ayuntamiento de Cornellá cuyas disposiciones no eran tan favorables, ya cerca de los propietarios que debían ceder terrenos para el nuevo trazado de carretera que la supresión del paso a nivel de Palou hacía necesario. Estos señores, don Joaquín de Barnola y don José Pérez, dieron su conformidad a ceder a este Real Automóvil Club de Cataluña, por un precio ya convenido, la superficie de terreno que sea

necesaria para la variación de carretera antes citada, terrenos de los que esta Asociación hará entrega a la Diputación provincial para dar comienzo a los trabajos de supresión tan esperados.

La tramitación del primero está más adelantada, puesto que ya ha tenido lugar la adjudicación de la subasta, y en cuanto los técnicos de la Compañía de Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante se hayan puesto de acuerdo con los de la Diputación Provincial se dará principio a las obras.

Sólo se espera la aprobación de un Presupuesto extraordinario de la Diputación Provincial para anunciar la subasta de las obras del paso superior que hay que construir en Palou que hará desaparecer un punto muy peligroso de aquella carretera en el que se producen todos los años numerosos accidentes.

Terminaremos felicitando a la Diputación Provincial, al señor diputado ponente de carreteras y al jefe e ingenieros del servicio técnico por estas resoluciones que han de merecer el agradecimiento de todos los automovilistas.

REAL MOTO - CLUB DE CATALUÑA

Movimiento de socios

Durante el mes de marzo han sido admitidos socios de número de este Real Moto-Club de Cataluña los señores siguientes : don Alfonso Botey,

don Salvador Catá, don Fernando Arús Nieto, don Luis M. Roig Vila, don Eugenio Terré, don Mario Cruset y don Secundino Torrella Ribas.

Como corresponsales han sido admitidos en Manresa : don Juan Subirana, don Ramón Soler Casanovas, don Luis Cortés, don Manuel Casanovas, don Ricardo Grau y don José Firmat.

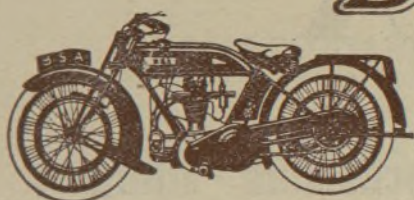
Asimismo han sido admitidas las bajas presentadas por don José Carné, don Alvaro Xanxó, don Juan B. Soler y don José Basas Riera.

Juntas Directivas celebradas

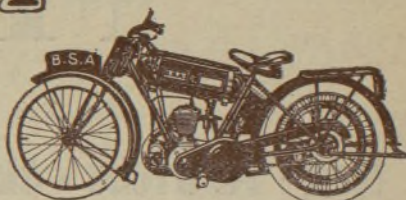
Durante el mes de marzo celebró reunión la Directiva del Real Moto-Club de Cataluña los días 5, 11, 17 y 26. En ellas, además de los asuntos de trámite ordinario despachados por Secretaría, se trató muy especialmente de los últimos detalles de organización de la Carrera en Cuesta de Montserrat y aprobación de su clasificación. Se trató de los preliminares de organización del Campeonato de Cataluña, renunciando definitivamente a realizar dicha carrera en el Autódromo por las exageradas pretensiones de los arrendatarios de aquél, nombrándose una Comisión para que dictaminara acerca de las condiciones del circuito Torredembarra, Altafulla-Riera, para celebrar en él esta carrera. También se trató de realizar gestiones para ver la conveniencia de construir una pista plana en el Hipódromo, según a lo que ascendiese el presupuesto que debía formularse.

MOTOCICLETAS

BSA



Solas o con
Sidecars



MODELOS

2,49 - 3,49 - 4,93 - 5,57
7,70 y 9,86 HP.

todas con cajas de cam-
bios; engrase automático,
puesta en marcha, trans-
misión por cadenas, etc.



*These trade marks
are the property of
The Birmingham
Small Arms Co.
Ltd., Birmingham,
England.*

CONCESIONARIOS

BARCELONA: Lázaro y Ló-
pez, Rambla Cataluña, 111.

TARRAGONA: S. Ri6n Bové,
Rambla San Juan, 44.

LÉRIDA: Federico Miquel,
Blondel, 46.

GERONA: Joaquín Guíllamet,
Prat de la Riba, 18 (Figueras).

BARCELONA

Taller de reparaciones
y stock de recambios:
Vicente Llorca, Gerona, 159

Autom6vil Sal6n

Representante de las acreditadas marcas
STUTZ, BERLIET, MINERVA Y BUGATTI

Camiones, camionetas, 6mnibus y autocars BERLIET y
FEDERAL ♦ Motocicletas INDIAN ♦ Tractores agr6colas
CLETRAC, tipo tanque, y toda clase de aparatos aplicables
a los mismos ♦ Neumáticos de las mejores marcas ♦ Re-
cambios, accesorios, art6culos de viaje y sport ♦ Taller de
reparaci6n y construcci6n de toda clase de piezas

MADRID

Alcalá, 81
Lagasca, 103

BARCELONA

Trafalgar, 52 : Plaza de Cataluña, 18
Diagonal, 429

VALENCIA

Paz, 33
Salvador Giner, 23

MAGNETOS, BUJIAS Y CABLES

ME A

de la casa alemana

Mea - Vertriebs - Aktien - Gesellschaft - Stuttgart



CAYETANO CORNET

INGENIERO

Cortes, 481 : Teléfono H-35 : BARCELONA

EL AMORTIGUADOR



ES HIDRÁULICO

GARANTIZADO 2 AÑOS contra todo vicio de construcción

ADOPTADO POR

Alba, Alda, Aries Chenard-Walcker, Delaunay-Belleville, Delage, Delahaye, D. F. P., Farman, F. N., Georges-Irat, Lincoln, Metalurgique, Miesse, Minerva, Panhard & Lavasoor, Rochet-Schneider, Rolland-Pilain, Unic, etc., etc.

MODELO C, para voitures y cyclecars : MODELO 1926 : «Poids Lourds», el único amortiguador para coches pesados, camionetas y camiones hasta 12000 kilos

Moderno tipo especial económico para FORD

■ ■ ■

Agente general para España: **JAIME MARTÍ CABOT**

Paseo Colón, n.º 15 - BARCELONA - Teléfono n.º 883-A

RUEDAS
METÁLICAS

RUDGE WHITWORTH

CUENTA-KILÓMETROS
CUENTA-REVOLUCIONES
RELOJES
ELEVADORES DE GASOLINA

O. S.

TRANSFORMACIÓN DE RUEDAS
METÁLICAS PARA MONTAR NEUMÁTICOS

"BALON"

PARCHE INSTANTANEO **RUSTINES**

COMPRESORES **BAVOX**

TURN-AUTO : TURN-MOTOR

CONCESIONARIOS EXCLUSIVOS DE VENTA PARA ESPAÑA

E. Y J. PUJOL XICOY

CLARÍS, N.º 103

BARCELONA

TELÉFONO G-371

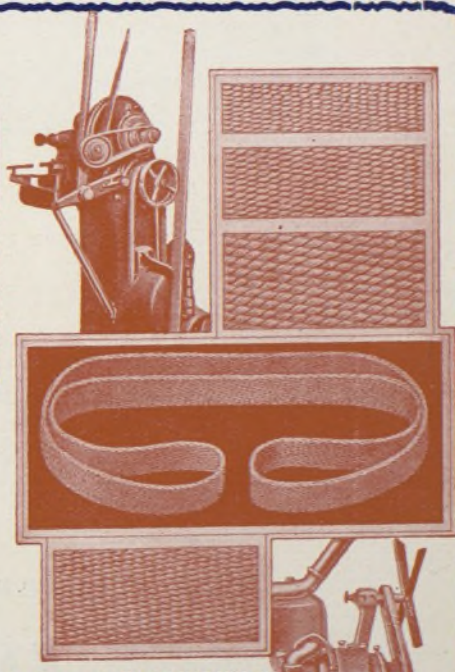
CORREAS



Fabricadas de amianto y alambre de latón tejidas y embreadas



Correas "SCANDINAVIA" para frenos de autos Ford



Correas "SCANDINAVIA" sin fin, para ventiladores de automóviles, tornos y pequeñas máquinas

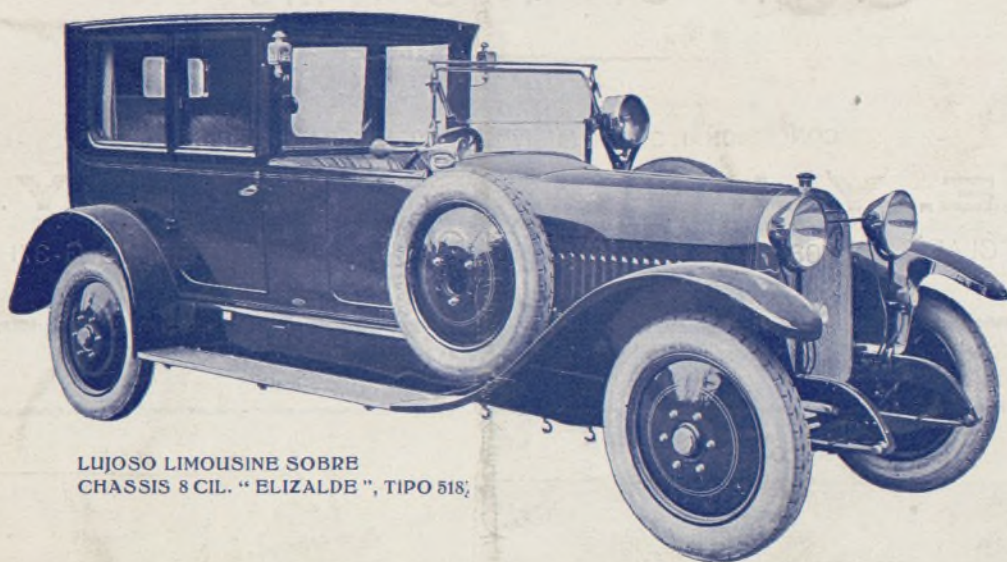
MANUEL BLASI, S. A. PASEO DE SAN JUAN, NÚM. 13 **BARCELONA**
Telé. 141 SP. - Teleg.: "scandinavia"

Sucursales: Constitución, 78, SANS - Ayala, 142, entlo., MADRID - Hurtado de Amézaga, 52, BILBAO

ELIZALDE

Fábrica Española de Automóviles y Motores de Aviación

REALIZÁNDOSE AMBAS FABRICACIONES A BASE
DE LOS MEJORES MATERIALES CONOCIDOS Y DE
LOS ELEMENTOS TÉCNICOS MÁS PERFECTOS



LUJOSO LIMOUSINE SOBRE
CHASSIS 8 CIL. "ELIZALDE", TIPO 518;

CASA EN MADRID : AVENIDA REINA VICTORIA, 17



TALLERES Y OFICINAS:

A. ELIZALDE
PASEO DE SAN JUAN, 149

BARCELONA

APARTADO CORREOS, 424
— TELÉFONO 921-G —

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA Y TELEFÓNICA : **AUTOELIZALDE**

TIPOGRAFÍA LA ACADÉMICA : ENRIQUE GRAN DOS, 112 : BARCELONA : TELÉFONO 104-G.

Ayuntamiento de Madrid