

## LA CONDAL VILLA DE CASTELLÓ DE AMPURIAS

AL dedicar unas páginas del presente número a Castelló de Ampurias, creímos de interés hablar unos momentos con su Alcalde Don Salvador Serra, sobre la situación actual de la Condal Villa. El nos recibió en su propia casa y fué contestando a nuestras preguntas

—¿Mejoras realizadas?

—La solución de la captación definitiva de las aguas, para abastecer toda la población, con depósito de reguladores que permiten asegurar un caudal constante aún en las épocas de sequía. También se ha prolongado la red distribuidora de aguas a algunas calles y al Barrio del Puig, Santo Domingo, Portal Nou, Ruíz Amado, Portal Fallada, entre otros. Cabe destacar el embellecimiento de los jardines del Cementerio.

—¿Problemas de mayor urgencia?

—La total reforma de la población en el asunto del alcantarillado para permitir que se proceda a la pavimentación de las calles y aceras.

—¿Planes en cartera?

—El encargo, aprobado por el Ayuntamiento, de la confección de alcantarillados y distribución de aguas total que está en curso de aprobación por la Superioridad. También la pavimentación de la Plaza del Caudillo y la reforma de la fachada de la Casa Ayuntamiento.

—¿Obras a ejecutar?

—La reforma de los locales de las Escuelas de Niños dentro del conjunto arquitectónico de la antigua Casa-Palacio de los Condes de Ampurias, donde también hay instalada la Escuela de Niñas.

—¿Necesidades de carácter agrícola?

—La creación de una Escuela Profesional Agrícola y Pecuaria, contando esta Villa con locales apropiados.

—¿Están muy «alejados» Figueras y Castelló?

—Contando con comunicación regular, existe buena convivencia entre ambas poblaciones.

Deseando que esta convivencia permanezca en plena acción para el desarrollo mutuo de ambas poblaciones, nos despedimos del señor Alcalde, dándole las gracias por su amabilidad y gentileza, deseando que el Ayuntamiento en sus manos progrese día tras día. Este es nuestro deseo.

N. de la R.: Nuestro profundo agradecimiento al Bdo. Sr. Párroco-Arcipreste, Don Salvador Pagés, por sus atenciones y facilidades dispensadas.

# LA CARRERA PEKÍN-PARÍS

POR R. GUARDIOLA ROVIRA

DEBE ser imponente ver de cerca el funcionamiento de todo el aparato de que está rodeada la famosa carrera llamada «de la muerte» por los numerosos óbitos que se han producido en las cinco ediciones celebradas. Esta carrera automovilística de tres mil setenta kilómetros, con nueve mil curvas y un firme desigual a lo largo del recorrido es seguida minuciosamente por sesenta aviones, desde los cuales la prensa, las cámaras del cine y de la televisión, los directores de las casas participantes, los miembros del comité organizador y veintisiete millonarios neoyorquinos y tejanos han sido testigos de todas las incidencias ocurridas, mientras las emisoras dispuestas a lo largo de la ruta, una para cada cinco kilómetros, radian todos los detalles para que hasta lo insignificante llegue a los cincuenta millones de radioescuchas que están al corriente de la carrera que moviliza a dos mil setenta y un técnicos y seis mil soldados que mantienen la disciplina del público a través de las tierras mejicanas que son la ruta de esta prueba llamada Panamericana. Es un alarde de organización y chifladura deportiva.

Hoy son posible estas pruebas espectaculares y todos los medios imaginables son utilizados para asegurar un éxito comercial y periodístico. Por eso tuvo mucho más mérito y mucho más desinterés aquella olvidada carrera Pekín - París, celebrada hace casi cincuenta años. Todo el volumen de dificultades de la prueba panamericana queda exiguó si se compara con los obstáculos que tuvo que vencer la anticuada carrera de principios de siglo, con aquellos coches que hoy llamaríamos de la edad de hierro del automovilismo. Tan sólo al contemplar la estampa de aquellos vehículos uno ya se da cuenta de su confort y sus posibilidades para competiciones deportivas. Pues con estas armas se liaron un grupo de automovilistas a librar una desigual batalla con la naturaleza a través de más de diez mil kilómetros recorridos a veces a paso de persona cargada. Porque lo notable de esta excursión deportiva fué que ya en la segunda jornada por China se encontraron con un camino imposible, lleno de guijarros y hoyos preludio de algo más grave, que fué el enfrentarse con un país en el que no había caminos, ni buenos ni malos. Los automóviles fueron tomados a hombros por los coolies, y cada treinta y dos hombres transportaban una de las máquinas participantes, y así hasta la llegada a mejor comarca, por espacio de ocho días. Llegaron a la frontera siberiana después de recorrer el desierto mongólico y la estepa. Si llueve la arena se endurece y permite bien el rodaje, pero desgraciados de ellos si se les levantó el viento, con el peligro de quedar enterrados en un mar de arena.

Se tuvo que resolver también la cuestión del aprovisionamiento de gasolina y hacerla llegar a lo largo de la ruta, y formando magnífica estampa, allí estaban los camellos esperando pacientes en cada pueblo con la carga de combustible que podían precisar. Todo esto da una idea cabal del esfuerzo hecho por aquellos esforzados del volante, de entre los cuales destacó por sus victorias el príncipe Borghese.

Después de cruzar desiertos, de subir montañas por caminos difíciles y malos en aquella época, de atravesar ríos y vencer los demás obstáculos imaginables los automovilistas que habían salido del área fortificada de las Legaciones extranjeras en Pekín, llegaron a París, a recibir el premio de cien mil francos que *Le Matin* había ofrecido como premio de la carrera. Cuando el premio se convocó la gente se lo tomaba en broma, pero los automovilistas habían recogido la idea en serio y la pusieron en práctica para vivir unas aventuras dignas de la pluma de Julio Verne.

SUSCRIBA VD. UN TÍTULO a  
**CULMEN, S. A.**  
COMPAÑÍA DE CAPITALIZACIÓN Y AHORRO



## MUEBLES MAS

Los más económicos - Los mejores - FABRICACIÓN PROPIA

Exposición y venta: Av. José Antonio, 23  
c. Castelló, 12 - San Antonio, 2 - FIGUERAS