



CÓRDOBA
AUTOMOVILISTA

204

“Internacional”

Camiones y Tractores

MODELOS 1932

Representante:

JOSE GIMENEZ MORENO

GARAGE CERVANTES

Avenida de Cervantes, 16 :=: CORDOBA

TELEFONO 1909

Piezas de recambio CHEVROLET

Taller de reparaciones

CAMIONES DODGE BROTHERS

El más fuerte :-: El que más rinde
El que más dura :-: El más económico

Representante para Córdoba y su provincia:

Manuel García de la Plaza
Gran Capitán, números 27 y 29 :-: CORDOBA

LA VASCO NAVARRA

COMPañIA ANONIMA DE SEGUROS

Domicilio social: Pamplona

Seguros de accidentes del trabajo, pólizas especiales para los agricultores.

Responsabilidad civil para automóviles, coches, carros, motos, etc.

Seguros individuales de accidentes personales.

SEGUROS DE INCENDIOS Y DE COSECHAS.

OFICINAS

Inspección General de Andalucía:

Valeriano Moreno

Conde de Gondomar, 1

Delegado General de la Provincia:

Antonio Areales Colinet

CORDOBA

CORDOBA AUTOMOVIVISTA

Año X

Organo del «Córdoba Automovilista Club», Filial del «Automóvil Club de España» y Honorario del «Automóvil Club de Málaga». Diploma de Honor de la I Exposición de la Prensa Técnica

Núm. 204

Oficinas: Morería, 14, pral.

DIRECTOR: FRANCISCO QUESADA

TELÉFONO NÚM. 1000

1.º DE AGOSTO DE 1932

ADHERIDA A LA ASOCIACION ESPAÑOLA DE LA PRENSA TECNICA

En América 100.000 ómnibus compiten con trenes y tranvías

El transporte de pasajeros por medio de ómnibus se está convirtiendo en un serio competidor de los ferrocarriles y líneas de tranvías eléctricos en los Estados Unidos, donde actualmente hay en funcionamiento unos 100.000 ómnibus. Estos vehículos están adquiriendo una importancia capital, no sólo dentro de los límites de las ciudades, sino también para viajes a través del país, y las compañías de automóviles, que rápidamente han aprovechado esta nueva demanda, no escatiman esfuerzos ni gastos para desarrollar ómnibus más veloces, más cómodos y más económicos.

Cuando el transporte por medio de ómnibus comenzó a adquirir cierta importancia—hace apenas cinco años—no había vehículos especiales fabricados para este objeto por lo que se colocaban carrocerías improvisadas sobre chasis comunes de camiones o de coches para pasajeros, con el fin de hacer frente a la demanda. Pero pronto se hizo evidente que semejante equipo no podría soportar el trabajo intenso que debían desempeñar los ómnibus

para pasajeros. Desde esa época el diseño de ómnibus ha señalado continuos progresos, pero sólo este año se han notado en ellos mejoras destacadas.

Un ómnibus moderno

Uno de los tipos más notables del ómnibus moderno de alta eficiencia es el nuevo coche para 28 pasajeros construido para ser usado en las calles de las ciudades por una compañía de California. Los detalles que más se destacan en este ómnibus, o «bus», como se le ha dado en llamar aquí a estos vehículos, es su construcción extraordinariamente fuerte y el hecho de que todas las piezas han sido construidas con la idea de permitir un servicio rápido y barato. La carrocería y el chasis han sido construidos en una sola unidad y sobre esta base van colocadas todas las demás unidades de modo que puedan ser sacadas e inspeccionadas en el menor espacio de tiempo posible y con el mínimo de trabajo.

Todo, incluso el motor, embrague, ejes, ba-

terías y hasta los cristales de las puertas y ventanillas, pueden ser sacados rápidamente. Esta reducción en las dificultades del «servicio» se extiende hasta los menores detalles, tales como la inspección de cables eléctricos, funcionamiento de ventanillas, inspección ordinaria del motor y limpieza diaria del coche.

El armazón de la carrocería del nuevo «bus» está construido enteramente de metal, usándose la madera solamente para el piso. El acero, el aluminio y el duraluminio se han usado en toda la estructura, la cual ha sido montada por medio de soldaduras, remaches y tornillos. El armazón principal consiste de dos vigas longitudinales de acero de 15 cms. de espesor, mientras que las soleras laterales de la carrocería son de acero en ángulo. Todas las nueve piezas transversales principales son gruesas vigas de duraluminio perfectamente remachadas a las soleras. Las planchas exteriores del techo son de acero, perfectamente unidas de modo que queden rígidas, y remachadas y soldadas a los pilares laterales. En esta forma el techo forma una pieza rígida y permanente de toda la carrocería, manteniéndola en forma y eliminando los chirridos que antes se originaban en estos ómnibus.

Para disminuir la transmisión del calor solar a través del techo, el interior de éste ha sido forrado con gruesas capas de material aislador. Esta precaución también elimina el ruido que es tan pronunciado en algunas carrocerías todas de acero.

Las planchas exteriores debajo de las ventanillas son de aluminio colocadas en forma tal que cualquier panel puede ser reemplazado sin sacar ninguna porción de la estructura de la carrocería.

La parte más interesante de todo el ómnibus es el motor, que puede ser sacado casi instantáneamente, y que va colocado en el mismo por medio de un subastidor extensible de 4,50 metros de largo. Cuando el subastidor se encuentra completamente extendido con el motor encima, éste puede funcionar todavía para efectuarle ajustes o inspeccionarlo, aunque su fuerza no puede ser aplicada al coche mientras está en esta posición.

El motor es de seis cilindros, especialmente diseñado. El lado derecho del mismo ha sido dejado lo más libremente posible montando los accesorios a la izquierda y rediseñando el múltiple, con el fin de ganar espacio para la entrada delantera. También el múltiple de escape tiene camisa de agua para eliminar el calor de adentro del capot. Para hacerse cargo de este

discipación extra de calor se usa un radiador más grande que lo corriente.

El motor va montado en el subastidor sobre un sistema de suspensión de tres puntos aislado con goma. Puede ser sacado aflojando cuatro pernos, las conexiones del caño del radiado y el tubo flexible, que conduce al chasis principal. Se necesitan aproximadamente treinta segundos para extender el subastidor completamente y se asegura que el motor puede ser sacado por completo del chasis en menos de tres minutos.

En las entradas de atrás y adelante de este modelo de ómnibus hay tres escalones. Las puertas son de cuatro hojas, tipo de dos secciones, las que se pliegan dentro de la carrocería y funcionan por medio de aire comprimido.

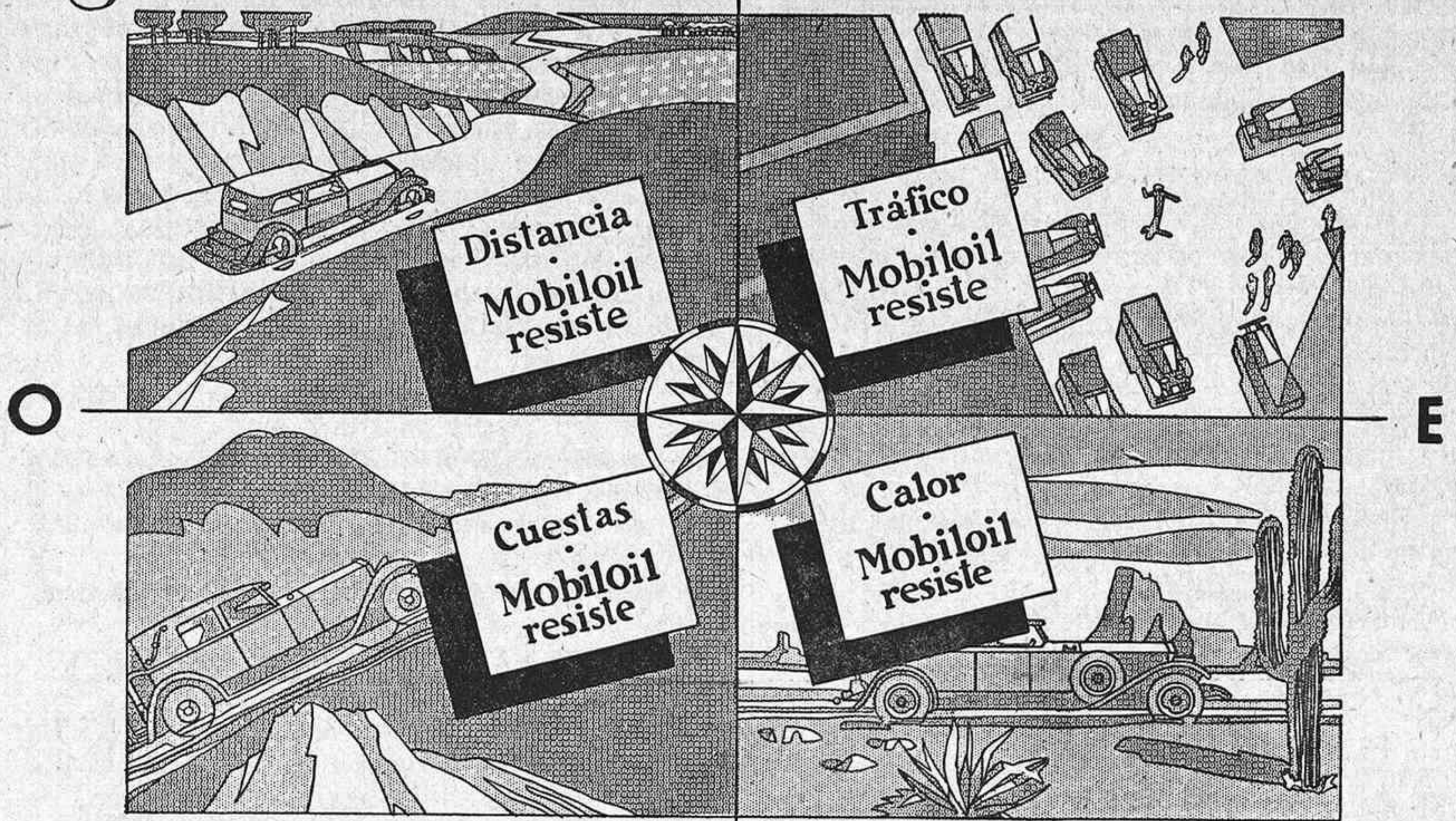
Todas las ventanillas son de funcionamiento individual por medio de contralores Tornstedt. Si se desea, pueden hacerse desaparecer de modo que queden completamente escondidas en cavidades laterales. Se bajan de la parte de arriba de modo que proporcionan una ventilación ideal, tanto para los pasajeros que van parados, como para los que van sentados. Aleros de metal protegen a los pasajeros contra la lluvia cuando las ventanillas están abiertas un poco con fines de ventilación durante el mal tiempo. Todas las ventanillas están equipadas con cristales sin marco, y funcionan sobre canales de metal forradas de fieltro.

Los asientos, que tienen 85 cms. de ancho, se encuentran a una distancia de 75 cms. entre uno y otro respaldo. Son de cuero legítimo y tienen blandos muelles. Van colocados sobre pedestales sencillos de duraluminio. El pasillo tiene 65 cms. de ancho.

La producción americana

La producción de automóviles en los Estados Unidos y el Canadá aumentó 20 por 100 en mayo, habiendo sido de 185 970 vehículos, el rendimiento mayor mensual desde agosto de 1931. La producción correspondiente a los cinco primeros meses de 1932 llegó a 714 040, y de acuerdo con el programa fabril, la cifra total del primer semestre del presente año llegará alrededor de 900.000. La producción de la Ford en junio promete ser la más grande de todos estos últimos meses. El mes de junio presentará la producción total mensual más grande de la industria durante lo que va corriendo del presente año.

Vaya al Norte . . . N al Este . . .



al Oeste . . . S o al Sur

Acomódese al camino que se presenta! Serpenteé entre la circulación urbana - Comprobará que **Mobiloil** no falla nunca - No forma gomosidades ni depósitos carbonosos duros.

Acelere durante kilómetros en carretera asfaltada. **Mobiloil** se ríe de la velocidad.

Conduzca bajo el sol abrasador del Sur - Empuje su motor hasta el límite. **Mobiloil** no fallará nunca. Kilómetros, montañas, lodo, calor, arena o circulación - **Mobiloil** puede resistir cualquier condición extrema a que su coche sea sometido y sin fallar nunca.

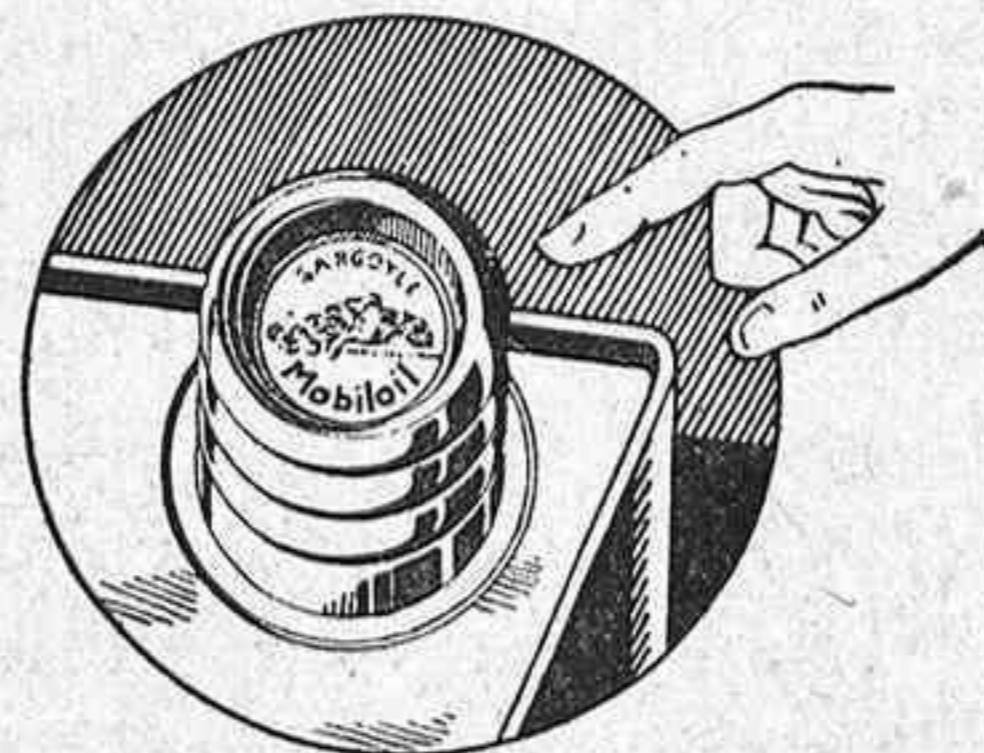
Su sorprendente capacidad de resistencia, ha hecho del

Mobiloil el aceite más popular en el mundo. Cada día - más de 200 automovilistas por minuto compran **Mobiloil** en todo el mundo.

En España hay más de 2.500 revendedores que venden **Mobiloil**. Cada uno tiene expuesto en su establecimiento el Cuadro de Recomendaciones que indica el tipo adecuado para cada marca de coche. Este Cuadro representa el consejo profesional de la Vacuum Oil Company tal como han dictaminado sus Juntas de Ingenieros. Consúltelo y exija el tipo de **Mobiloil** que corresponde a su motor.

Con **Mobiloil** va Vd. seguro

FÍJESE EN EL PRECINTO



Compre siempre en latas precintadas: única garantía de **Mobiloil** legítimo.

VACUUM OIL COMPANY

SOCIEDAD ANÓNIMA ESPAÑOLA

BOCINAZOS

¡Paf...!

Los coches mecánicos sufren transformaciones maravillosas, en las que parece ha intervenido la magia.

Un ligero repinte, una pequeña variación en los faros, en la capota, en el radiador; y allá va eso.

Nadie, pues, diga «de este agua no beberé»; nadie asegure, en este automóvil no he de viajar.

El transformismo en los coches mecánicos, ha dejado las creaciones de Frégoli en mantillas.

Y a lo mejor, el que no quiere caldo, toma tres tazas.

¡Paf... paf...!

Los que más daño causan al automovilismo, son los conductores;—los malos conductores, queremos decir,—de automóviles.

Esos conductores que llevan los coches a marchas excesivas, como en un alarde de seguridad en la conducción, han sembrado el honor en las carreteras y han creado la hostilidad del peatón a los automóviles.

Asusta ver a esos inconscientes, lanzar los coches a velocidades insospechadas, sin otro objeto que el de adelantar a un vehículo, o el de asustar a un pacífico grupo de campesinos.

Bárbaros e inmoderados, no advierten cómo les sigue en esos desenfrenos la muerte, la amiga de los vértigos, las imprevisiones y las locuras.

El automóvil es, en sus manos, una fiera indómita, que un día les estrujará con su zarpa, al borde de una carretera, o en el fondo de un precipicio.

JUAN VIRAJE

Haciendo buenos caminos podemos dividir la tierra de nuestro país y transformarla en jardín.

EL BALANCE DE FORD

La sociedad Ford de los Estados Unidos ha declarado a los servicios fiscales una pérdida neta de dólares 53.586.000 para el ejercicio de 1931.

El beneficio neto había sido de 44.460.000 dólares en 1930 y de 81.797.000 dólares en 1929. El efectivo en caja se elevaba en 31 de diciembre a 372.483 000 dólares, contra 382.898.000 en 31 de diciembre de 1930.

GARAGE ESPAÑOL

PROPIETARIO:

JOSÉ BALTANAS RÚS LUCENA

Taller de reparaciones de automóviles—Soldadura autógena. Rectificado de cilindros.—Carga de Baterías.—Pintura Duco, de resultado inmejorable, empleándose personal técnico y materiales de excelente calidad.

Esta casa dispone, debidamente reparados, para poderse acoplar en breves horas, motores «Ford» y «Chevrolet», de cuatro y seis cilindros.—Direcciones rectificadas y ajustadas para los mismos diferenciales.—Dinamos Delco-Remy acoplables al «Ford» modelo A

- - - PRESUPUESTOS GRATIS - - -

San Pedro, 31 - Teléfonos, 42 y 105

SERVICIO DE SOCORROS EN CARRETERAS

En la reciente asamblea celebrada por el Consejo General de Turismo, la Cruz Roja Española presentó, por medio de su delegado don Luis García San Miguel, una ponencia encaminada a la creación de un servicio de socorros en carreteras.

El Patronato Nacional del Turismo, en su reglamento provisional, aprobado el 12 de Enero de 1932, y en el artículo 2.º del mismo, considera como una de sus principales atenciones la de contribuir a la mejora de los servicios de alojamiento, transportes y similares.

En este aspecto nuestra Cruz Roja puede colaborar de manera eficaz con el Patronato Nacional del Turismo, previendo la contingencia de que los extranjeros o nacionales al viajar por España sufran una enfermedad o accidente desgraciado que requiera la asistencia médica.

Urge acometer cuanto antes, si hemos de ponernos rápidamente al nivel de otros países que nos llevan varios años de ventaja, la organización de servicios de socorro en carretera.

El Comité internacional y la Liga de Sociedades de la Cruz Roja viene prestando singular atención a este servicio, impulsando y fomentando su desarrollo en las diversas Sociedades nacionales que forman parte de aquellos altos organismos.

El 23 de febrero de 1931 se reunieron en París, en el domicilio de la Liga de Sociedades de la Cruz Roja, los representantes de esta entidad y los del Consejo Central del Turismo Internacional, quedando constituida la Comisión Internacional Permanente de Socorros en Carretera, denominación que ha sido adoptada como título oficial.

La Comisión estudió detenidamente el método de colaboración que deseaba ver establecido entre las Asociaciones de turismo y la Cruz Roja, así como los enlaces en las carreteras fronterizas, jalonados con puestos de socorro.

El problema se ha resuelto jalonando las carreteras con «Puestos de Socorro», distantes entre sí, de cinco a seis kilómetros como máximo. La organización se limita a lo siguiente:

Personal: que reciba una pequeña instrucción, muy elemental, limitada, según los acuerdos adoptados en la Conferencia Internacional de Bruselas, a lo siguiente:

Cohibir una hemorragia, inmovilizar un

LOS APARATOS

Radio Philco

son los mejores y más selectivos



Venta y audición:

José Giménez Moreno



Garage Cervantes

AVENIDA DE CERVANTES, 16

== CORDOBA ==

miembro fracturado, cubrir una herida, reaccionar a un lesionado.

Material: un pequeño botiquín y una o dos camillas. Teléfono, y, al lado del aparato, una tablilla con las direcciones de mayor interés: médicos más próximos; clínicas más cercanas; garages que cuenten con autoambulancia, etcétera.

Una señal indicadora del puesto, situada en la carretera. Cuando el local lo permita, se puede instalar una cama para reposo de los heridos graves, cuyo traslado sea imposible. Estos puestos se establecen en una casa cualquiera situada en la misma carretera o muy próxima a ella y en la que viva una familia modesta.

Toda persona que haya viajado por nuestras carreteras, recordará la impresión de desamparo que se siente en ellas cuando ocurre un accidente desgraciado, y en ocasiones es preciso recorrer cientos de kilómetros hasta llegar al hospital o a la clínica en donde pueda realizarse una intervención con las suficientes garantías de éxito. No es el médico lo que falta en estos casos: es la sala de operaciones, bien instalada y bien dotada. Encontrar al cirujano competente o trasladarlo al lugar preciso no ofrece tantas dificultades como facilitarle el modo de poder intervenir. De ahí nació la idea de establecer las clínicas de referencia en los «albergues» o «refugios» del turismo.

Para iniciar esta organización de los Socorros en Carretera el Comité Central de la Cruz Roja ha establecido ya un servicio de Puesto Móvil de Socorro, que funcionará todos los domingos y días festivos, para asistir cualquier accidente que ocurra en los itinerarios:

Madrid: Villalba-El Escorial (por Guadarrama), Villalba El Espinar, Villalba-Segovia (por San Rafael), Villalba-Segovia (por Navacerrada) y Villalba-Manzanares.

Comienza la época en que se intensifica en las carreteras españolas de gran turismo el tráfico automovilístico, con el consiguiente e inevitable porcentaje de accidentes desgraciados. Es, por lo tanto, urgente que la presencia de la Cruz Roja Española se traduzca en hechos prácticos con toda rapidez.

TALLERES TIPOGRAFICOS
LA IBERICA
 Antonio Carmona Contreras
 Duque de Hornachuelos, 12 dup.
 Teléfono 1754 CORDOBA

Nueva Guía de Carreteras

Hemos recibido un ejemplar de la nueva «Guía Automovilista de las Carreteras de España», editada por don A. López Hidalgo, con domicilio en Madrid, calle Tres Cruces, núm. 7.

Esta interesante Guía, que ha publicado ya su segunda edición, y que se vende al precio de 6'00 pesetas, inserta rutas de gran utilidad para el automovilista, índice alfabético de poblaciones, mapas en colores, referentes a ferrocarriles, ríos y carreteras, éstas clasificadas en sus categorías, y otros muchos detalles prácticos para el turista.

La nueva «Guía de Carreteras» se recomienda por sí sola, por su contenido, y puede decirse que es una de las más perfectas obras de esta clase editadas hasta ahora.

Banco Español de Crédito

Capital: 50 millones de pesetas

Domicilio social: Alcalá, núm. 14, Madrid

SUCURSAL DE CORDOBA

CLAUDIO MARCELO, 21 Y 23

(EDIFICIO DE SU PROPIEDAD)

Caja de Ahorros

Intereses que se abonan 4 % - Libretas máximum 10.000 pesetas

Sucursales en España y Marruecos

Corresponsales en las principales ciudades del mundo

EJECUCIÓN DE TODA CLASE DE OPERACIONES DE BANCA Y BOLSA

CUENTAS CORRIENTES A LA VISTA
 CON UN INTERÉS ANUAL DE 2 1/2 POR 100

Consignaciones a vencimiento fijo

Un mes	3	por 100
Tres meses	3 1/2	por 100
Seis meses	4	por 100
Un año	4 1/2	por 100

EL BANCO ESPAÑOL DE CRÉDITO pone a disposición del público, para la conservación de valores, documentos, joyas, objetos preciosos etc., un departamento de

Cajas de Alquiler

con todas las seguridades que la experiencia aconseja

A pesar de las trabas de los Gobiernos de España el automóvil seguirá su marcha progresiva

La sistemática y descarada oposición que los gobiernos españoles van haciendo al normal desarrollo del automovilismo en nuestro país, no tiene precedentes en ninguna otra parte del mundo civilizado.

El automóvil es un progreso humano y como a tal, nadie por muy super-hombre que se crea podrá impedir que sus ventajas sean rechazadas por los pueblos.

Los beneficios que de él se obtienen es hoy día imposible negarlos ni sustraerlos a la voluntad del ciudadano, beneficios que llegan y redundan a favor de todas las clases sociales sin distinción alguna, incluso al Estado y especialmente al de nuestro país, pues, los ingresos que por todos conceptos ha venido recaudando suman millones y millones que bien distribuidos hubiesen podido multiplicarse y atender el grave problema de los transportes, problema sin resolver y por el cual, según opiniones autorizadas radica el atraso y pobreza de muchas regiones españolas.

El clima montañoso de España ha sido causa de que las vías ferroviarias no pudiesen desarrollarse y menos aún por la falta de apoyo a los grandes capitales que el Estado no ha podido, no ha querido o no ha sabido atraer.

Y cuando el automóvil con sus grandes perfeccionamientos ha venido y viene tan progresivamente a resolver este problema, no se le ocurre a nuestros gobernantes sino poner vallas e impedimentos al desarrollo de un progreso para impedir que las compañías ferroviarias reduzcan pérdidas.

Las últimas declaraciones del actual ministro de Hacienda, no pueden ser más disparatadas. Las compañías ferroviarias—ha dicho—pagan por su cuenta la conservación de sus vías, y las vías por donde corren los automóviles son por cuenta del Estado, y por lo tanto es una competencia que no puede consentirse. Además, los gastos de las primeras son mucho más crecidos que los de los segundos y ante esto, lo más natural es ir recargando al automovilismo toda clase de impuestos.

Pero... decimos nosotros. ¿Es que el im-

puesto de la patente nacional y todos los demás impuestos, tanto directos como indirectos, los recauda el Estado para que los automóviles estén expuestos en vitrinas o momificados en los garages?

Y a otra cosa, señor ministro de Hacienda. Cuando aparecieron las máquinas a vapor ¿por qué los entonces ministros de Hacienda no pusieron las trabas que está usted poniendo ahora al automóvil, existiendo como existían tantas empresas o propietarios de diligencias de caballos y de carros tirados por bueyes?

¡Ah! Es que los ministros de entonces eran retrógrados, contrarios al progreso humano. Los del Gobierno republicano de 1932 son de un espíritu mucho más moderno, amplio, progresivo, liberal...

Bien, bien. Hay que impedir que el automóvil cumpla su misión; para esto están los ferrocarriles y allí donde no pueda llegar el ferrocarril que se fastidien. Con el tiempo ya llegará y sinó, entonces ya se procurará que llegue el automóvil.

Decíamos al titular este artículo que a pesar de las trabas que se le oponen, el automóvil seguirá su marcha progresiva. No nos equivocaremos.

Al finalizar de escribir estas líneas recibimos la «Gaceta B. I. C.», que se publica en Madrid, viéndonos precisados a recortar y pegar la siguiente nota:

«¿HACIA UN MONOPOLIO?»

Nos aseguran que se está gestionando la concesión del monopolio de transportes por carretera, diciéndose que se ofrecen al Estado 80 millones de pesetas. El ofrecimiento parece ser lo hace una conocida persona en el mundo de los negocios.

El asunto no ha tomado todavía estado oficial.

La cifra ofrecida nos parece excesiva; nosotros nos limitamos a dar la noticia con todo género de reservas.»

(De Automóvil Comercio).

CORDOBA AUTOMOVILISTA

Relación de las autorizaciones de 2.^a clase para conducir vehículos con motor mecánico expedidas por la Jefatura de Obras Públicas de esta provincia durante el mes de Julio de 1932

Del número 5.533 al 5.556

Don Manuel Gutiérrez Rojí, vecino de Córdoba; don Francisco Gallardo Soto, de Villanueva del Rey; don José Artacho Delgado, de Lucena; don Adolfo Lucena Espinosa, de Montilla; don José Herrera Gómez, de Córdoba; don Francisco Moya Olaya, de Ecija (Sevilla); don Francisco Moreno del Río, de Castro del Río; don Francisco Vázquez Martos, de Iznájar; don Emilio Ordóñez Manchado, de Cabra; don Juan Navajas Camacho, de Castro del Río; don Manuel de la Torre Carrillo, de Córdoba; don Francisco Carrasco Hernández, de Ecija (Sevilla); don Francisco Estrada Ruiz, de Puente-Genil; don Andrés Vilches Díaz, de Córdoba; don Manuel López Muñoz, de Espiel; don Antonio Cuadra Soriano, de Córdoba; don Alfonso Morales Díaz, de Montemayor; don Celestino Merino Caballero, de Fuente-Obejuna; don Enrique Madueño Blancas, de Córdoba; don Pedro Alcaraz González, de Peñarroya-Pueblonuevo; don José García Díaz, de Villa del Río; don Eulogio Paz García, de Peñarroya-Pueblonuevo; don Antonio López Alcántara, de La Carlota, y don Miguel Rivas Carmona, de Puente-Genil.

Relación de las autorizaciones de 1.^a clase para conducir vehículos con motor mecánico de 2.^a y 3.^a categoría expedidas por la Jefatura de Obras Públicas de esta provincia durante el mes de Julio de 1932

Del número 990 al 992

Don José Caballero Campos, vecino de Rute; don Julio Cabezas Caballero, de Fuente-Obejuna, y don Manuel Custodio López, de Peñarroya-Pueblonuevo.

PETROLEO DE CARBON

En Inglaterra se están haciendo experimentos para extraer petróleo y aceites pesados del carbón. Las fábricas en donde se hace esta extracción están situadas en Billinghamon Tees, cerca de Darlington, y se han empleado en ellas más de cien mil libras esterlinas.

Según parece, la bencina y los aceites combustibles producidos son de excelente calidad, habiendo dado muy buen resultado las pruebas efectuadas.

En vista de ello, se va a construir una gran fábrica para la extracción de esos aceites, cuyo coste se calcula en 700.000 libras. En ella trabajarán 5.000 hombres y se emplearán 850.000 toneladas de carbón, con lo que se aumentará la cifra que Inglaterra manda anualmente al extranjero en aceites.

Relación de los vehículos de tracción mecánica matriculados en la provincia de Córdoba durante el mes de Julio de 1932

Núm.	MARCA	NOMBRE Y APELLIDOS DEL PROPIETARIO	DOMICILIO
4904	Roosevelt.....	Don Antonio Ramírez del Espino.....	Lucena
4905	Ford (C).....	» Manuel Gómez Linares.....	Cañete de las Torres
4906	International (C).....	» Miguel Velasco Chacón.....	Montilla
4907	Dodge Brothers (C).....	» José Carmona Mellado.....	Córdoba
4908	Dodge Brothers (C).....	» Antonio Baena Llamas.....	Córdoba
4909	Ford (C).....	» Juan Cuesta Núñez de Prado.....	Montilla
4910	Ford (C).....	» Antonio Muñoz y Muñoz.....	Bujalance
4911	Dodge Brothers (C).....	» José Ruiz Serrano.....	Córdoba
4912	Royal Enfield (M).....	» Argimiro Rodríguez Hergueda.....	Almodóvar del Río
4913	Ford (C).....	» Miguel Huertas Olalla.....	Cañete de las Torres
4914	Ford (O).....	» Rafael Ramírez del Espino.....	Lucena
4915	Internacional (C).....	» José Muñoz Gamero.....	Córdoba
4916	Hispano-Suiza.....	Doña María Moreno Fernández de Rodas	Lucena
4917	Willys (C).....	» Damiana Ecija Narváez.....	Rute
4918	Ford (C).....	Don Juana Guerrero Durán.....	Belmez

En total, se han matriculado 15 vehículos, correspondientes a las siguientes marcas: Ford, 6; Dodge, 3; International, 2; Hispano-Suiza, 1; Roosevelt, 1; Willys, 1, y Royal Enfield, 1.

Las transferencias de dominio de los automóviles.-Nuevo requisito relacionado con el pago de Patentes

Por el Ministerio de Obras Públicas, se ha dado una orden a las Jefaturas provinciales, indicando que, cuando se presenten en éstas los dueños de vehículos automóviles de cualquier clase o categoría, a los efectos de traspaso de propiedad, se exija siempre la presentación de la Patente correspondiente al semestre en curso, y si se trata de vehículos destinados al servicio público por carretera o caminos ordinarios, el justificante de estar al corriente en el pago del impuesto de transportes.

Lea Vd. diariamente

ABC

Corresponsal en Córdoba:

FRANCISCO QUESADA

ESTADOS UNIDOS

FORD Y CHEVROLET

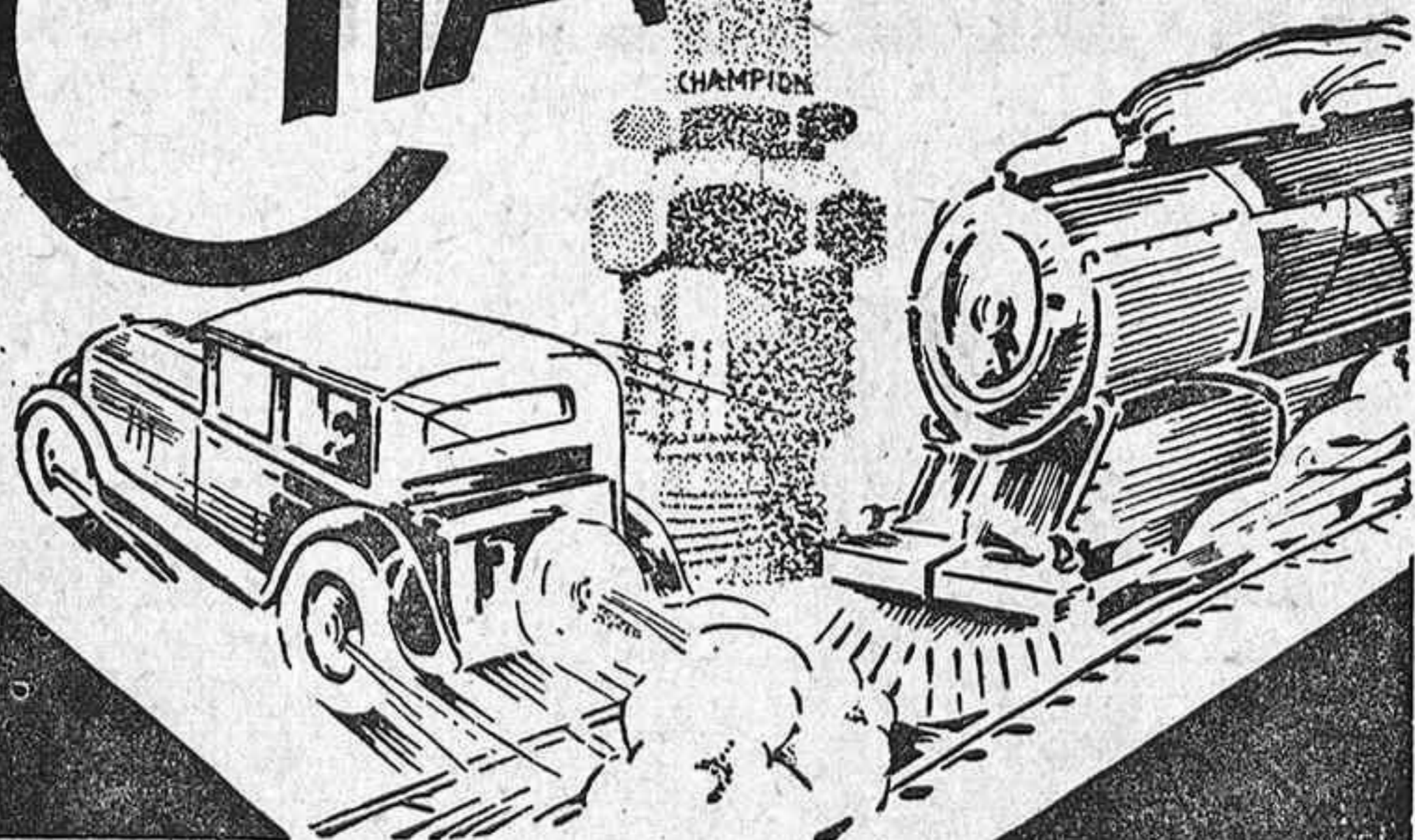
El nuevo Ford 8 cilindros en V se vende en los Estados Unidos, en conducción interior a 500 dólares.

El 6 cilindros Chevrolet, rueda libre, cambio de velocidades «synchro mesh» se vende a 445 dólares.

BUJIAS

POR TENER LA CHISPA DE ESTA BUJIA LA MAXIMA TEMPERATURA LA VELOCIDAD DEL MOTOR PUDO EVITAR EL CHOQUE FATAL.

CHAMPION



PIDALAS EN SU GARAGE

Recomendamos a todos nuestros asociados

Para ser cumplidores de vuestro deber en la calle, entre otras cosas, no olvidéis lo siguiente: Cumplir con lo ordenado en el tráfico aun: que no estén los guardias.

Respetar las ordenanzas municipales.

Ser respetuosos con el público.

Obedecer las indicaciones de los guardias.

Conservar siempre la derecha circulando.

Marchar con moderación.

Ser precavidos al desembocar las calles.

Dar facilidades al compañero en caso de apuro.

En los accidentes, prestar asistencia a las víctimas y no abandonéis el lugar del suceso sin tomar nota de testigos.

No paséis a ningún coche que marche delante si su velocidad no es extremadamente lenta.

No repliquéis a los guardias; rehusar las discusiones del público; no escuchéis las groserías; no fuméis llevando pasajeros...

Y si procuráis observar todo esto y aun así sois proferidos por los guardias, tomar nota del agente del tráfico que os falte al respeto y comunicarlo, sin omitir detalle, a Secretaría, para hacer la oportuna reclamación.

Campaña para disminuir los accidentes de tráfico

La frecuencia y elevada cifra de accidentes automovilistas que se registran, ha dado lugar en todos los países una intensa campaña educadora.

Observe estos consejos y evitará muchos accidentes de tráfico:

1. No utilice un coche cuyos frenos no respondan perfectamente.
2. Respete sistemáticamente los reglamentos vigentes sobre el tráfico.
3. No toque el klaxon innecesariamente. Es inútil y molesta.
4. Si conversa conduzca más despacio. No quite la vista del camino.
5. En los cruces del ferrocarril la muerte espera. Cruce despacio.
6. No dé marcha atrás acelerando y sin mirar. Es peligrosísimo.
7. No se entretenga haciendo oscilar el coche sin motivo justificado. Siga una trayectoria recta, sin zig-zag.
8. Gradúe el espejo retrovisor, usándolo brevemente al doblar.

AGUA DESTILADA



la encontrará a 35 céntimos litro y por partidas de 100 litros, para garages, con el 5 por 100 de rebaja en

Fray Diego de Cádiz, 1

(junto al Stadium).-Laboratorio

CORDOBA

Los carnets para los conductores de automóviles de servicio público. -- Aclaración al artículo 5.º del Reglamento.

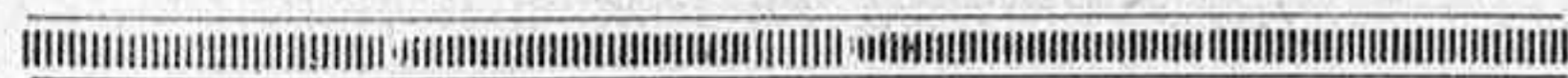
En la Gaceta de 7 de Julio se publica la siguiente orden del Ministerio de Obras Públicas, relativa a los carnets de conductores de vehículos de servicio público:

«Vista la instancia promovida por la Sociedad Fiat Hispania por la que solicita aclaración al artículo 5.º del Reglamento para la circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España. aprobado por Real Decreto de 16 Junio de 1926.

Este Ministerio ha tenido a bien disponer:

1.º Que se especifique lo dispuesto en el apartado a) del artículo 5.º del Reglamento para la circulación de vehículos con motor mecánico, aprobado por Real Decreto de 16 de Junio de 1926, por lo que se refiere al permiso de conducir que haya de exigirse a los conductores de vehículos automóviles de alquiler, destinados al transporte de mercancías que no sean de propiedad del mismo que el vehículo, bien se alquile éste completo, bien se contrate el transporte por fracciones, el conductor de los mismos deberá ir provisto de permiso de conducir de primera clase, siendo responsables las entidades o personas propietarias de los vehículos, de las infracciones que contra esta disposición se cometan.

Y que dicha prescripción sea aplicable a los conductores de los vehículos automóviles de segunda categoría que estén en iguales circunstancias que las antes citadas, en cuanto para los servicios de transportes a que habitualmente se dediquen tengan que salir del término municipal de la población en que radican.



Disminuyen las exportaciones

Durante los cuatro primeros meses de 1932 los constructores franceses han exportado 15.529 vehículos contra 27.435 durante el período correspondiente a 1931.

Las importaciones para el mismo período de 1932 se cifran en 403 vehículos de un valor de 8 millones, contra 2.518, con un valor de 15 millones de francos en 1932.

Nuevo Taller Mecánico

para reparación de
automóviles y ma-
quinaria en general.



PROPIETARIO:

Rafael Rodríguez

Reyes Católicos, 7 duplicado

TELÉFONO 1662

CORDOBA



Reparación de automóviles, tractores
agrícolas, motores de aceites pesados
y maquinaria en general.



Pintura "Duco"



Personal competente y especializado

Precios económicos

SE FACILITAN PRESUPUESTOS

El Automóvil contra el Avión

El célebre campeón automovilista Alberto Divo, sobre Bugatti 2.300 litros, y Marcel Doret, el rey francés de la acrobacia aérea, pilotando su monoplano Dewoitine-Hispano, han realizado una prueba amistosa en el autódromo de Montlhéry, poniendo en competencia la velocidad de sus fieles vehículos. Doret relata en *Journal de l'Aeronautique* sus impresiones de la carrera, que son las siguientes:

«Me encontraba en el autódromo de Montlhéry, cuando Divo realizaba una tentativa afortunada para el «record» del mundo de la hora. Cuando yo le felicitaba por haber logrado su propósito, este simpático camarada me recordaba el último Gran Premio Automóvil de los Avia-dores, corrido en el circuito de Saint-Germán y en el que luchamos juntos durante algunas vueltas, por pasarnos su avión y mi coche.

M. Jean Bugatti, hijo del célebre constructor, se ofreció a organizar un encuentro amistoso, que yo me complací en aceptar, y decidimos competir sobre cuatro vueltas a la pista, o sean 10 kilómetros.

El 6 de abril, a las once de la mañana, según habíamos convenido, me encontraba volando sobre el autódromo; unos minutos después de levantar el vuelo en el aeródromo de Villacoublay.

Nosotros habíamos convenido que la señal de partida se haría por lienzos colocados en el suelo. En la pista, clara y despejada, yo veía el pequeño bólido azul de Divo, marchando a pequeña velocidad; debía estar calentando su motor. Aproveché aquellos momentos para tantear los virajes, observando escrupulosamente el suelo, por donde el público se agitaba en todos sentidos...

A las once y cuarto, un lienzo colocado en el suelo me advertía que la carrera empezaría en la vuelta siguiente. El bólido de Divo se puso inmediatamente en acción, adquiriendo su velocidad máxima antes de empezar la primera vuelta.

En el momento en que Divo rebasaba la línea de partida, yo me coloqué unos tres metros encima de su cabeza, y la bandera roja de Roberto Letorey, director del autódromo, daba su visto bueno a la partida.

En seguida yo meto gases y me esmero en ceñir los virajes. El viento sopla por ráfagas y me dificulta en mis evoluciones, sobre todo al pasar a ras de las tribunas.

Algunas veces me encuentro a dos o tres metros sobre el bólido de Divo, que roza las balaustradas de la pista con tan gran maestría, que experimento una impresión formidable.

Pienso que Divo está a merced de muchas cosas a esa gran velocidad, sobre sus cuatro ruedas: de un neumático que revienta, cualquier falta insignificante puede ser terrible, mientras yo marchó tranquilo, sin ninguna preocupación.

En las rectas gano terreno fácilmente al Bugatti, pero lo pierdo en los virajes.

Al terminar la cuarta vuelta, salimos al mismo tiempo del viraje; yo acelero y gano la meta cuando Divo le faltan algunos metros.

Una cabriola para saludar a la honorable concurrencia y enfilo a Villacoublay...

Todo eso ha sido el duelo...

Yo añadiré que esta pequeña demostración deportiva y amistosa—muy frecuente en Italia y sobre todo en U. S. A.—, me ha permitido una vez más, apreciar las cualidades de manejabilidad y visibilidad de un avión de caza, así como las *reprises* perfectas de su motor.

He ofrecido espontáneamente la revancha a Divo y la ha aceptado, utilizando en esta segunda competición un bólido veinte kilómetros más rápido.

La lucha será más dura, pero más atractiva, y me regocijo por adelantado del próximo encuentro, que me permitirá apreciar de nuevo, la maestría incomparable del as del volante, que es mi camarada Alberto Divo».

EL MANANTIAL

Vda. de José Laguna Fuentes

Gran depósito directo de todas clases de aguas minerales medicinales marcas nacionales y extranjeras
— VENTA AL POR MAYOR Y AL DETALL —

Despacho: Calle de Sevilla núm. 9 - Teléfono 1002 - CORDOBA

PEDRO LOPEZ E HIJOS

BANQUEROS

REPRESENTANTES DE LA COMPAÑIA

ARRENDATARIA DE TABACOS

TELEFONO 1226

CORDOBA

CARBONELL Y COMPAÑIA S. EN C.

CASA CENTRAL EN CORDOBA (FUNDADA EN 1866)

Fábrica de refinación de aceites último sistema. Fábrica
molino de aceite fino Sistema Marqués de Cabra.
Bodegas de vinos finos de Montilla y los Moriles.

Fábrica de harinas sistema Austro-Húngaro Davenport
Bühler. Producción diaria 5.000 kgs.
Almacén de maderas de Flandes, Austria y América.
Fábrica de fideos y pastas para sopa.

COMPRA-VENTA DE CEREALES Y LEGUMBRES

SUCURSALES: Sevilla, Melilla, Jaén, Aguilar de la Frontera, Castro del Río, Pinos Puentes

Grandes Fábricas de Aceite de Orujo, Sulfuro de Carbono y de Jabones

EL GAS

ES LO MAS

Limpio, cómodo y económico

*para cocinas, estufas, plancheros,
calientaaguas y todos usos domés-
ticos e industriales*

INSTALACIONES ALQUILADAS

El libro del día

▲
Precio:
▼

Si desea estar bien informado de todas las Leyes, Decretos y demás disposiciones dictadas hasta la fecha por el Gobierno de la República, relativas al problema agrario, adquiera el interesante libro que - - acaba de editarse, titulado - -

▲
4'50 ptas.
▼

«Derechos y Deberes de los Agricultores»

Pedidos

al

«Centro

Periodístico»

indispensable en sus reclamaciones para los propietarios, arrendatarios y obreros.

Remitiendo su importe por Giro Postal o a Reembolso

Calle

Moreria, 14

principal

CORDOBA

¡EL VERDADERO LIBRO DE LOS AGRICULTORES!
