



CÓRDOBA AUTOMOVILISTA

Para transporte económico y larga duración

AUTOMOVILES y CAMIONETAS



Gran "stock" de piezas legítimas Chevrolet

CONCESIONARIOS:

IGNACIO CRESPO, S. en C.

Oficinas, Garage y Talleres:

Avenida de Cervantes, 16

EXPOSICIÓN

SEVILLA, 1 Y 3

CÓRDOBA

EL MANANTIAL

JOSE LAGUNA FUENTES

Depósito de Aguas minero medicinales de marcas nacionales y extranjeras

VENTA AL POR MAYOR Y MENOR

Depósito: Calle Alonso de Burgos, sin núm. (frente al Hotel Regina) :-: Teléfono 1710 :-: CORDOBA
SI BEBE V. AGUA MINERAL

*Consulte los precios de las que vende esta Casa y no olvide que son siempre recién
extraídas de los manantiales.*

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 Meriles.

Fábrica de maderas sistema Austro Húngaro Daverio
Bähler. Producción diaria 35.000 kgs.
Almacén de maderas de Flandes, Austria y America.
Fábrica de fideos y pastas para soya

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

PIANOLAS AEOLIAN Representación - AUTOPIANOS Las mejores marcas na-
- exclusiva - cionales y extranjeras
PIANOS Precios de fábrica - Garantía de solidez y duración
- - - Facilidades a plazos - - -

INSTRUMENTOS para BANDA y ORQUESTA -Presupuestos gratis ac-
-cesorios de todas clases

Armonios - Gramófonos - Rollos - Discos

Claudio Marcelo, 18 - CORDOBA - (Frente a la Campaña)

Viuda de Martínez Rucker

Catálogos gratis - Visite la Exposición



CORDOBA AUTOMOVILISTA

Año VII

ORGANO DEL "REAL CORDOBA AUTOMOVILISTA CLUB"
Filial del REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA
Y HONORARIO DEL "REAL AUTOMOVIL CLUB DE MALAGA"
REVISTA QUINCENAL

Núm. 136

Oficinas: Claudio Marcelo, 21 y 23 DIRECTOR: FRANCISCO QUESADA TELÉFONO NÚM. 1000

15 DE FEBRERO DE 1929

Año, 40 pesetas.-Pago anticipado

Adherida a la Asociación Española de la Prensa Técnica

TURISMO

Ferrocarriles y automnibus

En el desarrollo del turismo en España, los transportes automóviles habrán de desempeñar un papel del más alto interés. Es preciso decirlo, porque, aun cuando se proclame unánimamente dicha afirmación, es lo cierto, que cuando se habla de turismo, en nuestro país parece todavía que se refiere a los autos de lujo o particulares casi exclusivamente.

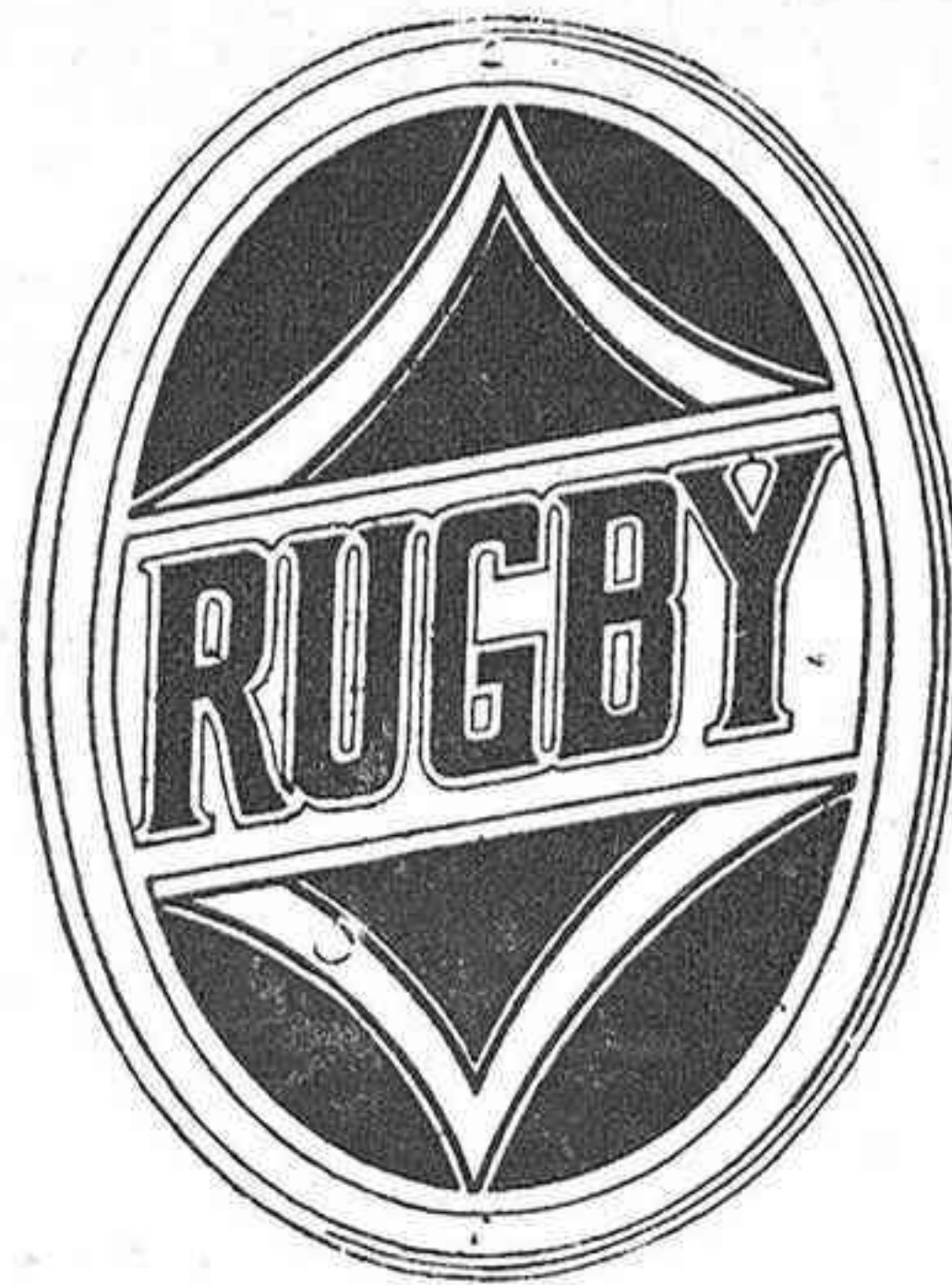
El turismo referido a dichos vehículos, representa sin duda alguna la génesis, los comienzos del mismo. El turismo desarrollado que reviste importancia para los países se realiza en grandes masas, por medio del tren y del automnibus. Basta fijar un momento la atención en la forma como se desenvuelve, intensamente, en nuestra vecina Francia.

Así, pues, interesa poseer ferrocarriles rápidos. El turismo entre Valencia y Barcelona, por ejemplo, jamás será un hecho con la lenta comunicación actual (nueve horas, 300 kilómetros!!); ferrocarriles con horarios bien combinados que eviten transbordos, incluso el de las fronteras, y esperas en las estaciones (reserva de plazas).

Interesa poseer líneas de automnibus bien dotadas de material, que hasta, como ocurre

en Francia, donde muchas son subvencionadas, descongestionen el ferrocarril abriendo nuevas perspectivas turísticas al viajero. Mas para ello, será preciso, se tenga en cuenta el carácter naciente de los servicios públicos automóviles, liberándolos de algunos tributos que se aumentan constantemente. Será, además indispensable, imitando el ejemplo de la Diputación de Barcelona, tener en buen estado todas las carreteras, evitándose, como ocurre actualmente aún, que mientras se emplean pavimentos de gran coste en alguna principal, existan otras en mal estado y sin que se proyecte el uso, siquiera del alquitrán, en ellas.

La fase primaria actual de turismo en España, que se propone el Gobierno poner en evolución, se concreta en cuanto a transportes, al automóvil de lujo o particular; su evolución, su desarrollo es imposible sin contar con los transportes públicos; el ferrocarril y el automnibus. Así estos dos poderosos medios de comunicación deben asociarse siempre a todas ideas y a todos planes sobre el fomento del turismo, porque la más insignificante orientación turística nacional implica indefectiblemente algo más que el auto familiar y la extensión del mismo.



DURANT

CAMIONETAS Y AUTOMOVILES DE TURISMO

Tipos económicos y comerciales
Construïdos por W. Durant, propulsor del automovilismo
en América

Fundador de las más importantes corporaciones
Sus camionetas y automóviles han contribuido al engrandeci-
miento de la Industria y el Comercio
Su enorme producción y sus grandes recursos técnicos y finan-
cieros, han conseguido que el

RUGBY-DURANT

supere a todo lo conocido hasta la fecha, tanto por su calidad
como precio.

PIDA VD. UNA PRUEBA AL AGENTE MAS PROXIMO
Agente para España: F. ABADAL

REPRESENTACION EXCLUSIVA PARA LA PROVINCIA DE CORDOBA:

ELEUTERIO ALFEREZ LOZANO

BAENA

Si usted desea adquirir un automóvil de ocasión a toda prueba y de bajo precio

sírvase visitar el departamento de coches usados en la Agencia

HUDSON - ESSEX
Reyes Católicos, 7 dpdo.

Seguramente encontrará lo que necesita, entre los distintos modelos de las marcas Renault, Ford, Chevrolet, Dodge, Essex, Panhard Levassor, O. M. y Hudson que hay disponibles.

Los bolcheviques también se preocupan del automovilismo

Hace poco tiempo el automóvil era un emblema de burguesía.

Tanto hemos oído hablar de los burgueses que exhibe su panza en los coches, que nos habíamos formado la idea de que los rusos, por razón de sus ideales, habrían declarado la guerra al auto.

Ahora nos han llegado unas notas que nos aclaran el error.

A los bolcheviques también les agrada ir en coche.

Y han publicado unas estadísticas curiosas de los autos que tienen en circulación.

Helas aquí:

«En la Unión Soviética existía a principios del año 1928 la cantidad de 18.032 automóviles y 6.340 motocicletas.

Comparado con otros países—dicen los mismos rusos—, el número de automóviles en la Unión Soviética es muy reducido. Estado

Antes, el automóvil era un artículo de lujo. Ahora, es un artículo de necesidad, y más lo será a medida que mejoren nuestras carreteras. Por eso esperamos que estas peticiones sean atendidas.

como Polonia, Rumania y hasta la diminuta Finlandia poseen más automóviles que Rusia. (Es cierto, sin embargo que esperan alcanzar pronto a las otras naciones que hoy van adelante de ella, por las muchas aplicaciones que se tienen en perspectivas).

La distribución por el territorio es muy desigual; la mayor parte corresponde a Moscú y Leningrado. Moscú posee el 32'8 por 100 de todos los automóviles y 40'3 por 100 de las motocicletas. Leningrado el 17'5 por 100 de autos y 14'2 por 100 de las motocicletas. Luego sigue Ucrania, con el 13'6 por 100, Transcaucasia con el 11 por 100, y Norcaucasia, con el 7'5 por 100. De aquí se deducen que excepto Moscú, Leningrado y algo Ucrania y Transcaucasia, el resto de Rusia dispone de muy mala organización automovilística. Cierto que en las demás regiones de Rusia sólo había diez automóviles antes de la guerra y en 1927 existían 620.

Para comprender los viejos y usados que son los automóviles en Rusia, diremos que de los 18.032 automóviles actualmente en circulación, sólo 6.500, es decir, el 36 por 100, son modernos. El 64 por 100 es material viejo.

Un grave inconveniente es la gran pluralidad de marcas. Existen 268 tipos de automóviles ligeros, 232 tipos de cargas y 154 tipos de motocicletas. Y resulta casi imposible encontrar elementos de reparación para todos. Sólo el 15'5 por 100 de los automóviles se hallan en manos de particulares; el resto es propiedad del Estado, en ellos un 6,6 por 100 de asociaciones.

Y los autobuses constituyen una gran necesidad en un país tan pobre en ferrocarriles. En estos últimos tres años se ha quintuplicado el número de líneas. En 1924 había en el gobierno (provincia) de Moscú ocho autobuses, y ahora existen 166. La industria de nafta y petróleo se sirven casi exclusivamente de automóviles de transporte. En 1920 había tres automóviles, y ahora circulan 800 unidades. Se proyecta el transporte de la mantequilla de Siberia por autos.»

ALARCON

Se venden tres ómnibus

Dos de ellos, marca CHEVROLET, y otro, marca FIAT, con 14 asientos, perfectamente equipados, en estado muy bueno. Precio reducido.

MOTOCICLETAS

De todos los precios, desde 650 ptas.
Automoto, Douglas, Velocette, Ravat, Moto-Monte,
Francis-Barnett, Royal-Enfield, etc.

VENTAS AL CONTADO Y A PLAZOS

Se desean agentes en algunos pueblos de la provincia

PIDAN DETALLES A

Arturo Méndez Maldonado

Avenida de Canalejas, núm. 9

CORDOBA



¿El lubricante que pide su coche?

Atlantic Motor Oils

Un tipo para cada aplicación - La mejor calidad
- - en cada tipo - -

ATLANTIC REFINING COMPANY OF SPAIN

Oficina central: FERNANFLOR, 6.-MADRID

Sucursal de Córdoba

Avenida de Canalejas, 20.-Teléfono 1318

Delegación para Andalucía y Extremadura:

Marqués Paradas, 18. - Teléfono 25720

SEVILLA

SUCURSALES:

Jaén
Barcelona
Cádiz
Gijón
Linares
Vigo
Cartagena
Jerez de la
Frontera
Huelva
Málaga

Valencia
Zaragoza
Bilbao
Córdoba
La Coruña
Santander
Valladolid
Lisboa
Oporto
Granada

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 Enero de 1929

Números 3.990 al 4.031

Don José Chío Peláez, de Ecija (Sevilla); don José Menor Almoguera, de Córdoba; don Manuel Gálvez y Gálvez, de Córdoba; don Francisco Pous Fauro, de Posadas; don Francisco Jurado Mármol, de Castro del Río; don José Arjona López, de Cabra; don Francisco Aranda Vázquez, de Cabra; don José Aranda Vázquez, de Cabra; don Rafael Sánchez Vilches, de Montilla; don Francisco Rivas Carmona, de Puente Cenil; don Amador Riobóo Cuesta, de Córdoba; don Raimundo del Pino Ruiz, de Lucena; don José Urbano Cabezas, de Córdoba; doña Milagros Gordillo Ramírez de Arellano, de Estepa (Sevilla); don Santos Román Otón, de Bujalance; don Carlos Cerezo Soto, de Belmez; don Miguel Rivas Carmona, de Puente Genil; don Jesús Calvo Sagrado, de Puente Genil; don Gabriel Bellido Mínguez, de Córdoba; don Pablo Serrano Galisteo, de Baena; don Manuel Gamero Ruiz, de Ecija (Sevilla); don Felipe Calderón Pineda de las Infantas, de Baena; don Francisco Muñoz Bejar, de Córdoba; don José Campos Herruzo, de Córdoba; don José Ballesteros Ortiz, de Córdoba; don Cristóbal Luque Luna, de Puente Genil; don Angel Méndez López, de Montilla; don Pelayo Guillén Llorente, de Córdoba; don Rafael Areales López-Bermúdez, de Córdoba; don Manuel Moreno Romo, de Córdoba; don Bernabé Vilchez Caracuel, de Castro del Río; don Francisco Poyato Rodríguez, de Córdoba; don Antonio Porras Benítez, de Montoro; don Angel Alarcón Osuna, de Córdoba; don Manuel Yélamo Gallardo, de Ecija (Sevilla); don Carlos Ruiz Vega, de Córdoba; don Antonio de la Fuente Román, de Córdoba; don Venancio Ascanio Gaspar, de Cabra; don Eduardo Llerena Alcántara, de Peñarroya-Pueblonuevo; don José León Guzmán, de Bujalance;

don José M.^a Cubero Camacho, de Castro del Río, y don Julio Cerdá García, de Córdoba.

—:—

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 Enero de 1929

Números 373 al 408

Don Manuel de la Mata Torrera, vecino de Córdoba; don Antonio Mata López, de Córdoba; don Antonio Madero Cantarero, de Córdoba; don Manuel Román González, de Hornachuelos; don Rafael Moreno Casasola, de Córdoba; don Francisco Carrión Gil, de Córdoba; don Diego Bellido Canales, de Montoro; don Manuel Estévez Resina, de Córdoba; don Antonio Cantizani Ginés, de Lucena; don Enrique Molina Torres, de Córdoba; don Antonio Ayala Sánchez, de Córdoba; don José León Carmona, de Córdoba; don Luis Avalos Molina, de Córdoba; don José Hiedra Bayón, de Córdoba; don Pedro López y López, de Córdoba; don José Morales Martos, de Córdoba; don Eulogio Aliaga Calero, de Córdoba; don Francisco Sánchez Ayora, de Rute; don Alfonso Navarro Estévez, de Córdoba; don Luis Alfaya Morales, de Córdoba; don Angel Gutiérrez Valdés, de Córdoba; don Bartolomé Torralbo Pastilla, de Villa del Río; don Rafael López Márquez, de Córdoba; don Eduardo Cerezo Rojas, de Córdoba; don Francisco Berenguer Carrasco, de Córdoba; don Manuel Sánchez Romero, de Peñarroya-Pueblonuevo; don Bernardo Azaña Fernández, de Córdoba; don Manuel del Moral Rodríguez, de Córdoba; don Francisco García Ramírez, de Lucena; don Rafael López Marcelo, de Córdoba; don Fernando Hofmeyer y Valle, de Lucena; don José Corrales Ramírez, de Fuente Palmera; don Juan Roldán Henares, de Rute; don Francisco Castro Gómez, de Espejo; don Juan Casado Zamorano, de Villafranca de Córdoba; don José Saban Ortiz, de Lucena.

El automóvil es una síntesis moderna del progreso; representa velocidad, aproximación de pueblos, incrementos de intercambio entre éstos; pero para el desarrollo del automovilismo, hacen falta buenas carreteras.

El automóvil es el elemento indispensable para todo hombre de empresa: es el mejor colaborador con que cuenta la vida moderna. Pero falta otro principal elemento: Buenas Carreteras. La provincia de Córdoba está muy necesitada de ellas.

Banco Español de Crédito

Capital: 50 millones de pesetas

Domicilio social: Alcalá, núm. 14, Madrid

SUCURSAL DE CÓRDOBA

CLAUDIO MARCELO, 21 Y 23

(EDIFICIO DE SU PROPIEDAD)

Caja de Ahorros

Intereses que se abonan 4 % - Libretas máxima 10.000 pesetas

Sucursales en España y Marruecos

Corresponsales en las principales ciudades del mundo

EXECUCIÓN 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

R. O. L. (S. L.)

Renovación de Neumáticos

Por los últimos y más perfeccionados procedimientos

- Unica casa en Córdoba que tiene sus talleres montados con aparatos para la renovación de cubiertas en una sola operación.



Talleres en Córdoba y San Sebastian

Dirección: Sociedad R. O. L.-Gran Capitán, 11-Córdoba

A los señores socios del «R. C. A. C.», se le bonificará con el 5 por 100 de precios de tarifa

Sociedad de Gas y Electricidad

DE CORDOBA

Oficinas: Alfonso XIII, número 36.-Teléfono 1809

Cocinas económicas de hierro para carbón, estufas y demás aparatos de calefacción.-Venta de todas clases de aparatos para alumbrados iluminación, etc., etc.

Grande y variado surtido en cocinas de gas, las que se recomiendan al público por su verdadera economía, sencillo manejo y gran aseo.

Ante la Exposición Ibero-Americana

La carretera de Córdoba a Granada está intransitable

Es realmente absurdo el abandono en que está la carretera de Córdoba a Granada. Por esta causa son muchos los trozos de este camino que dificultan el tránsito de carruajes y automóviles, poniendo a veces en peligro la vida de los viajeros y conductores.

A pesar de las constantes reclamaciones formuladas por la Prensa, las autoridades responsables no han resuelto nada todavía, y así se da el lamentable espectáculo de tener tan importante vía transformada en un pésimo camino de herradura.

Si esta situación es siempre impropia de un país civilizado, lo es mucho más ahora que va a comenzar el período de la Exposición Ibero-Americana, ya que por esta carretera ha de transitar frecuentemente gran número de turistas extranjeros.

Interesa urgentemente que por la Dirección general de Obras Públicas se proceda a realizar las oportunas obras, a fin de que no se siga dando un espectáculo no admitido ya en una época donde las vías de comunicación se cuidan y conservan con atención propia de la vida moderna.

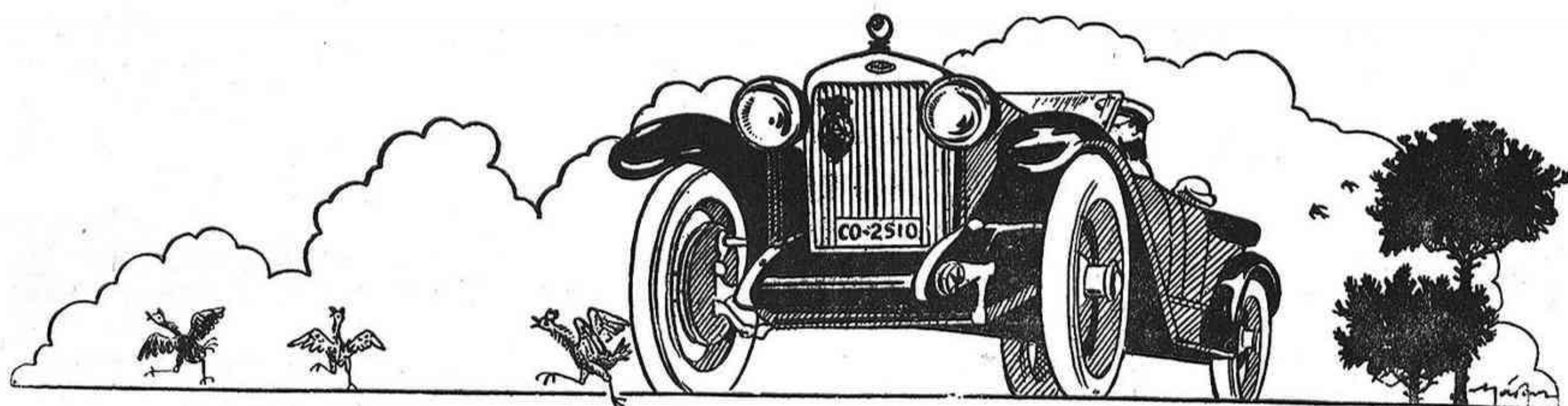
(De *Heraldo de Madrid*, del día 2-8 929.)

«Diario Liberal», que reprodujo el anterior artículo, publicó el siguiente comentario al mismo:

«En diferentes ocasiones, desde estas columnas de «Diario Liberal», nos hemos ocupado del mal estado de conservación en que se encuentran algunas carreteras de la provincia de Córdoba. Hemos señalado, como las peor conservadas, las de Córdoba a Almadén (carretera de Cerro Muriano), y la de Córdoba a Granada (carretera de Baena).

Quiere decir esto, que este suelto de «Heraldo de Madrid», nos ha parecido reflejo exacto de la realidad, y acusa un estado de cosas a todas luces evidentes. Es de gran interés que se envíen fondos para el arreglo de esas carreteras, y cese la anomalía que hoy existe (en vísperas de la Exposición de Sevilla), en la circulación por carretera que cual la de Córdoba-Granada, ha de ser tan frecuentada por los turistas.

Esperamos de la Dirección general de Obras Públicas, que ponga urgente remedio al asunto.»



LA VASCO NAVARRA

COMPañIA DE SEGUROS A PRIMA FIJA

Domicilio social: Pamplona

DELEGADO PROVINCIAL DE CORDOBA:

Leonardo Colinet Cepas

Conde de Gondomar, 1 (edificio de La Perla)

OPERACIONES QUE REALIZA

Seguros de responsabilidad civil, para automóviles, coches, carros, etc.

Seguros individuales, de accidentes personales. Seguros contra accidentes del trabajo.

CONDICIONES DE POLIZAS LIBERALES

Nos permitimos llamar la atención a nuestros suscriptores para que antes de hacer un seguro de responsabilidad civil, consulte las tarifas de esta Compañía, que siempre se ha distinguido por su seriedad.

Talleres RENAULT

Calle Doce de Octubre, sin número

Personal técnico para reparaciones y para puesta en punto

PRESUPUESTOS ECONÓMICOS

Absoluta garantía y rapidez en los trabajos

El conductor de automóvil y la reforma del Código penal

Entre los automovilistas de todas las categorías, y muy especialmente los que con el volante en la mano se gana el pan, reina en estos momentos la desorientación más completa, agravada con la natural zozobra, al pensar que el más leve tropiezo en el ejercicio de su profesión les hará perder lo más sagrado para todo hombre: la libertad.

Con la reforma actual del Código, a partir del 1.º de Enero queda suspendida la condena condicional, este solo hecho es más que suficiente para poner los pelos de punta al conductor más sereno, puesto que el más mínimo accidente convertirá a este obrero honrado en un criminal que, aun en el caso más favorable, le conducirá a la cárcel por espacio de un año.

Grave, pues, es la situación del conductor de automóvil, y más grave aún la del chófer taxista, el cual, además, con la aprobación del sistema bareme, se le obliga a trabajar sin tener la esperanza de ver cubiertas sus más perentorias

Siempre que sea sorprendido un conductor en estado de embriaguez conduciendo su vehículo, se le retirará su permiso por un mes; si reincide en la falta por tres, y a la segunda reincidencia, de un modo definitivo.

(Artículo 5.º del Reglamento)

rias necesidades, y si quiere alcanzar un jornal que cubra los gastos de su casa, tendrá que permanecer horas y más horas en la calle, amenazado siempre a dejar sin pan a sus hijos por la imprudencia de cualquier peatón distraído.

Se le considera acreedor a la misma pena al hombre que, empuñando un arma, mata a un semejante, que al obrero que conduciendo un vehículo es autor inconsciente de un accidente.

Los peligros a que está expuesto el conductor de automóviles son de tal gravedad, que sobrepasan los límites de lo inconcebible; el principal, el de más íntegro valor, mucho más importante todavía que la misma vida, es la pérdida de la libertad.

La vida o la muerte. ¿Qué diferencia hay

El sacrificio de los que elaboran la grandeza nacional extrayendo del suelo cosechas abundantes, no puede tener la justa recompensa si las carreteras no son transitables

entre estas dos cosas, cuando falta la libertad?

Y, sobre todo, ¿para qué quiere el hombre la vida, si sabiendo que tiene hijos, esposa o madre, no puede llevarles el pan por verse privado de la libertad?

Para saber la intensidad de los peligros que rodean al chófer hay que vivir su ambiente; de otro modo resulta imposible el conocerlos; por esto sólo plácemes merece la reciente orden dada en Viena por el ministro de Justicia, en la cual se obliga a todos los jueces que tengan que juzgar sobre los casos relativos a los accidentes de automóvil a que aprendan a conducir estos vehículos por cuenta del Estado.

El conducir un automóvil por el interior de las capitales de la importancia de la nuestra es actualmente problema arto difícil, pues los conductores nos vemos precisados a sortear constantemente peligros innumerables, representados en la deficiente ordenación del tránsito, agravados por las calles de piso mal afirmado, en las que los niños de corta edad; en el más completo abandono, juegan en medio de ellas; mozalbetes como castillo se entrenan para futuros campeones de fútbol, y hombres que ya son padres cruzan los paseos de más tránsito ensimismados en la lectura, sin orden ni dirección de ninguna clase, exponiendo constantemente sus vidas y las de sus semejantes.

Vemos, pues, que el obrero chófer ha de trabajar rodeado siempre de peligros y entre éstos el temible, el de la responsabilidad criminal en caso de accidente; esta responsabilidad es la que constantemente acecha al chófer; desde que sale hasta que vuelve a su casa; el Código está siempre ojo alerta en el cumplimiento de sus sagrados deberes.

Y aquí se presenta el terrible dilema para el obrero del volante: no sólo ha de ganarse el pan con el sudor de su frente, sino además con el peligro de su vida y la constante amenaza de perder la libertad.

Generalmente se consideran los atropellos

como delitos por imprudencia temeraria, y las vidas que este obrero en el ejercicio de su profesión llega a salvar, ¿por qué no se tienen en cuenta?

Si un individuo cualquiera, al pasar por debajo de balcón le cae en la cabeza un objeto pesado y le mata ¿muere también por imprudencia temeraria? Este es el caso, pues, del peatón que, distraído, se mete debajo de las ruedas de un coche sin que el conductor pueda materialmente evitarlo. El individuo que teniendo en sus manos una pistola se le dispara y mata al que está a su lado, comete, no hay duda, un homicidio por imprudencia temeraria; pero el conductor que guiando su coche con todas las precauciones y garantías que su capacidad profesional le exige, comete involuntariamente un atropello (valga la frase), ocasionado la mayoría de las veces por el azaramiento del peatón al bajar éste del tranvía en marcha y sin tomar las debidas precauciones, no merece este calificativo.

El mayor porcentaje de accidentes de automóvil lo da, sin duda alguna, el de niños menores de 15 años, y este hecho por si solo demuestra bien claramente el abandono en que se tiene a estas tiernas vidas.

Si dispusiera yo del espacio necesario en estas páginas para explicar con el debido detenimiento este vital asunto, fácilmente podría demostrar con cientos de ejemplos incontrovertibles la gran cantidad de accidentes que evita este obrero a diario.

No pudiendo ser así, en cuantas ocasiones tenga prometo insistir señalando los peligros a que está expuesto el conductor de automóvil, confiando, empero, que mis observaciones sean bien interpretadas.

Muchos de estos peligros, no cabe duda, pueden ser aminorados tan pronto como sean puestas en práctica las sabias medidas que en el reglamento de circulación urbana e interurbana se dictan, y de las cuales tan necesitados estamos.

Faustino Soriano

El tráfico en Berlín

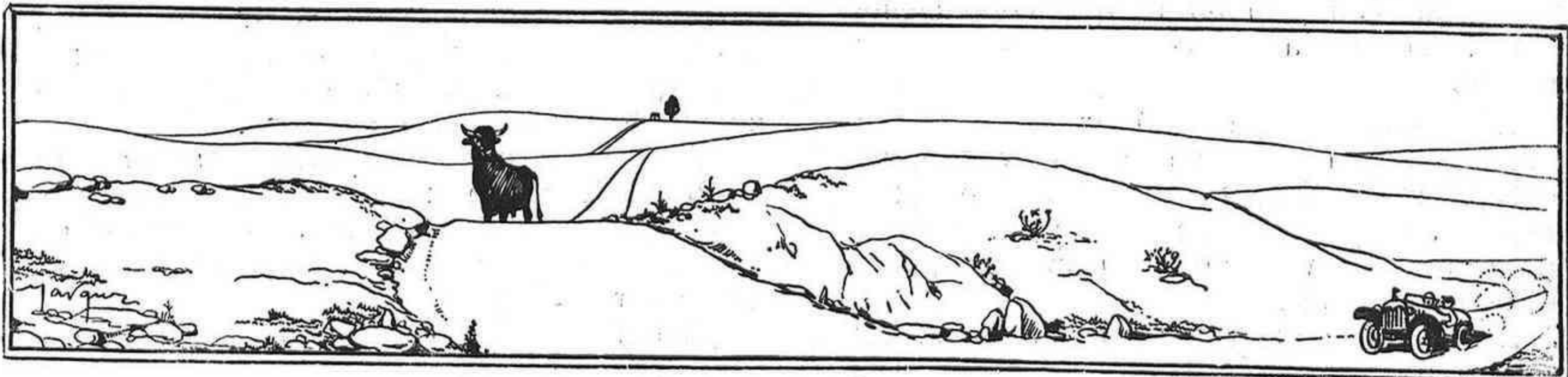
Como en todas partes, la circulación en Berlín es cada vez más intensa. El 1.º de Mayo se contaban 70.000 vehículos, comprendiendo 34.000 coches, entre los cuales 700 autobuses y 9.100 taxis, 13.000 camiones de carga y 23.000 motocicletas. Con tal motivo la Prefectura de Policía de la capital alemana expidió una nueva ordenanza reglamentando la circulación, que entró en vigor el 1.º de Junio último.

Según ella, los peatones tendrán que guardar su derecha en las aceras y no andar nunca de más de tres en fondo. Para atravesar las calzadas sólo podrán hacerlo en lugares determinados. Los tranvías, que tenían el derecho de adelantarse a los demás vehículos, ya no podrán hacerlo así, sino que el motorista deberá hacer señas observando la dirección recta, y los trenes serán provistos de indicadores de dirección. Los ciclistas no tendrán ya acceso en las grandes arterias desde las ocho a las diez y ocho. Los automovilistas podrán adelantarse a todos los coches y aun a los tranvías, por la izquierda, en lugar de la derecha, como se venía haciendo. Los coches estacionados en sitios destinados a este objeto quedarán en libertad de apagar sus focos.

Los conductores deberán ceder siempre el paso al coche que viene por su derecha, excepto en las calles principales.

Los camiones que pesen en total más de cinco toneladas no podrán exceder de 40 kilómetros por hora, y los más pesados de 25 kilómetros.

En Berlín los coches tienen derecho a todas las velocidades, pero siempre que puedan detenerse en tiempo útil.



La tragedia constante del paso a nivel

Otra vez vuelve a reclamar la atención pública, con el horrible espectáculo de la tragedia, el paso a nivel.

Desde la catástrofe de Burgo de Ebro, en Septiembre último, hasta la reciente de Bobadilla ¿cuántas veces se ha repetido en nuestro país el terrible accidente del automóvil que entra confiadamente en un paso a nivel y es arrollado por el tren que ninguna prevención toma porque supone todo previsto con la problemática presencia del guardabarrera?

Seguramente en este trimestre no bajan de cuatro los accidentes de esta clase. Una porción de vidas han quedado deshechas sobre los raíles del ferrocarril y aunque la opinión ha sentido la emoción profunda de la desgracia, el efecto ha sido transitorio y las medidas, las pocas medidas que de momento pudieran ser pertinentes para evitarla, no se han manifestado. Las cosas tristes hay que olvidarlas pronto.

Sabemos perfectamente que el problema del paso a nivel no es de una solución inmediata. Es imposible que lo sea porque está envuelto por una imponente coraza de intereses creados contra la que nada bastan ejemplos trágicos ni lecciones espantosas, ni, muchos menos advertencias y reclamaciones. No se puede resolver el problema con absoluta garantía porque ésta no se obtendría más que con la desaparición del peligroso cruce y para lograrla no está capacitada económicamente nuestra nación, como no lo está—recordemos el artículo del escritor francés Paul Allard publicado en uno de nuestros últimos números—ninguno de los países europeos. La transformación costaría millones en cantidad capaz de arruinar a la nación que la intentara. Conformes.

Pero convengamos en que algo se puede hacer en evitación del peligro que imponentemente amenaza a los automovilistas que se ven precisados a cruzar las líneas férreas.

Sabemos, porque el ejemplo frecuente lo dice con bien triste elocuencia, que en la mayor parte de los casos la causa del accidente nace del abandono del guardabarreras. Los coches se meten sobre la caja de la vía porque el paso

está abierto con la aparente garantía de que ningún peligro se corre al atravesarla. El conductor no puede suponer que la compañía ferroviaria por obra de sus funcionarios deje abandonado el cierre de barreras en el momento de cruzarlas el convoy. Nadie piensa en ese descuido.

Pero esas mismas compañías no pueden ignorar que la persona obligada en su nombre a velar por la seguridad del que cruza la vía no es siempre la que en propiedad tiene el cargo. No podemos suponer que éste sea destino de ancianos y niños y, sin embargo, todos hemos visto con frecuencia a unos u otros llenando las funciones del guardabarreras. Estas substituciones tienen en nuestro concepto una bien clara explicación. En la mayor parte de los casos el guardabarreras oficial es el padre o la madre; pero, como el sueldo no es compensador al esfuerzo de una persona que pueda actuar con absoluto discernimiento, la misión la cumple el abuelo desmemoriado, de oído tardo o de vista agotada, si no el niño mayorcito, el muchachuelo inconsciente que siente más intensa la llamada de los juegos infantiles que los imperativos de un deber que él no puede ver con toda su inmensa trascendencia. La compañía nombró un guardián capacitado, pero la guardería ¿quién la ejerce? El padre ha de buscar un jornal porque lo que la compañía le abona no lo constituye. Hay que vivir, hay que ayudarse del padre viejo o del niño.

Por nuestra parte no sabemos que, después de los últimos trágicos accidentes, se haya hecho una revisión en este sentido; que se haya ratificado a los guardabarreras el deber de agotar su celo; que se les haya hecho ver la importancia de no dejar abandonado su puesto como lugar de un peligro que se ha aumentado en estos últimos años en una proporción incalculable. No tenemos noticias de una mayor inspección en estos servicios de los ferrocarriles.

La «Gaceta» publicó hace unos meses unas atinadas reglas que en algún caso podían evitar el accidente. Obligaba a las compañías de ferrocarriles a poner en la vía a uno y otro lado

de los pasos a nivel y a una prudente distancia, la indicación de: «Silbar». ¿Se hace? Nosotros confesamos que no la hemos visto ni oído; porque esta elemental precaución con cartel y sin cartel se podía tomar, y en esta última forma, convendremos que no se la puede conceputar de innovación costosa.

Lo hemos repetido en varias ocasiones. Este problema que actualmente se impone en todos los países, problema que se estudia y para el que se buscan soluciones radicales muchas veces por procedimientos ingeniosos, no puede pasar desapercibido para nuestro actual gobierno, interesado indudablemente en que nuestra nación no dé sensación de abandono en lo que a las demás tanto interesa.

Algo se puede hacer y eso es lo que respetuosamente pedimos al gobierno del Sr. Primo de Rivera los automovilistas españoles.

Algo para evitar la reproducción diaria de la horrible tragedia del auto deshecho por el ferrocarril al cruzar un paso a nivel. Que se tomen medidas para que no se dé con tan lamentable frecuencia el imponente espectáculo de ver en ellos la masa informe de cuerpos humanos confundidos entre los mecanismos del automóvil destrozado por el convoy de acero en su marcha imponente y arrolladora, como si fuera un Titán vengativo que descargara sus furias sobre el vehículo moderno que le inspirara celos.

Algo para que desaparezcan de nuestra vista estos cuadros de horror. Algo para hacer menos posibles desgracias como la de Burgo de Ebro y Bobadilla. ¡¡Algo...!!

STOK.

(De la revista *Avance*).

LA MATRICULA DE MADRID

Durante el pasado Enero, se han inscripto en Madrid 511 automóviles, quedando el número de matrícula a fin de dicho mes en el 31,063.



Real Automóvil Club de Cataluña

La Junta Directiva del «Real Automóvil Club de Cataluña», ha quedado constituida por los siguientes señores:

Presidente, señor Marqués de Lamadrid; Comisión de Gobierno: Presidente, don José Solá-Sert; Tesorero, don Laureano Moreno; Vocales, don Arcadio de Balaguer, don José María Mata; Comisión de Fomento: Presidente, don Enrique Cera; Vocales, don Salvio Iborra, don Pedro Soldevilla, don Alfonso Macaya; Asesor, don Francisco de A. Ribas; Comisión Deportiva: Presidente, don Juan Farnés; Vocales, don Manuel Creus, don Andrés Bresca, don Manuel Balet, don Francisco Quintana, don Magín Matheu; Secretario General, don Pablo Nicolau.

El REAL CORDOBA AUTOMOVILISTA CLUB agradece, por mediación de su órgano de publicidad, el ofrecimiento de la citada Junta Directiva, reiterándose a la recíproca, para cooperar a cuanto represente beneficio del automovilismo en general.

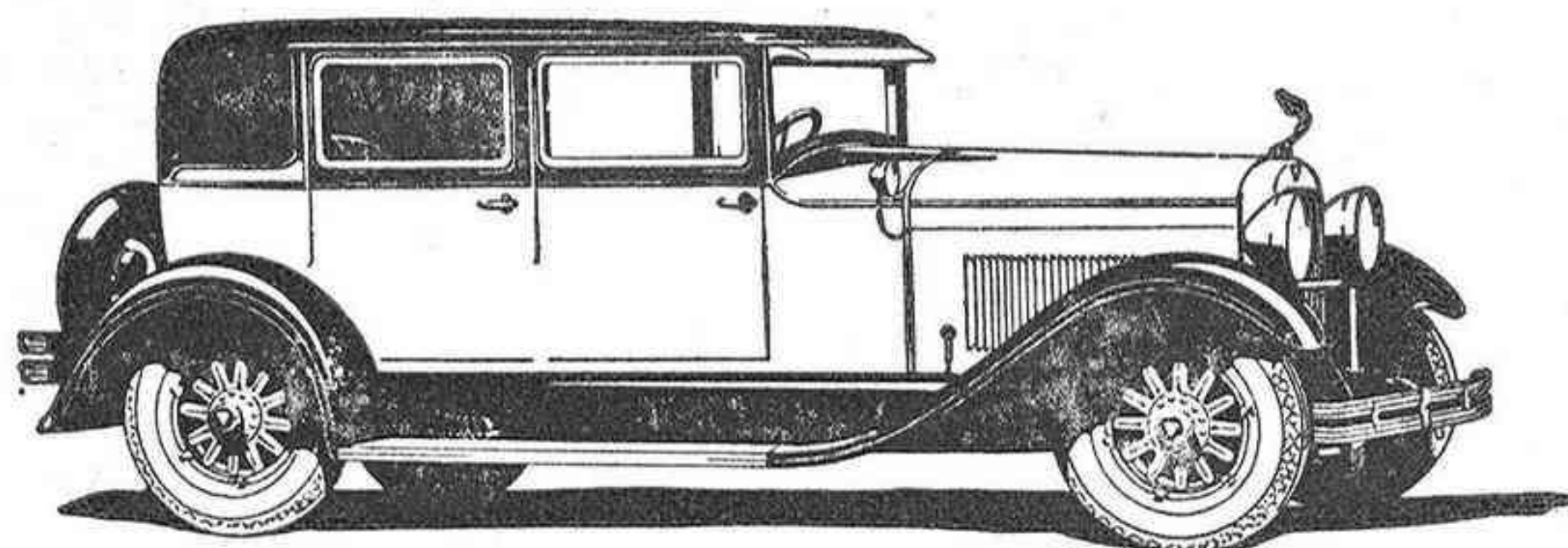
Cómo debe ir la Patente

PENALIDAD

Reglamento vigente.—Art. 1.º La Patente es un documento que acredita el cumplimiento de los deberes fiscales que deriven del uso o tenencia del vehículo a que corresponda y al cual deberá acompañar inexcusablemente, SIENDO COLOCADA EN LUGAR QUE SEA FACILMENTE VISIBLE DESDE EL EXTERIOR.

Art. 40. Las contravenciones a lo dispuesto en este Reglamento se corregirán según los casos, en la forma siguiente:

1.º La omisión en el cumplimiento de los requisitos administrativos o de las declaraciones procedentes, cuando no siguiera ocultación o defraudación, se corregirá con la multa reglamentaria de 10 a 100 pesetas que podrán repetirse tantas veces cuantas fueran las infracciones cometidas. En este caso se encontrarán comprendidos los que NO LLEVEN LA PATENTE EN LUGAR VISIBLE DESDE EL EXTERIOR DEL VEHICULO.



Para saber lo que un coche da de sí

es preciso verse con él en plena carretera. El alto renombre de que hoy goza el HUDSON Super-Seis se debe a que, tanto en la carretera como en la ciudad, es un coche que responde siempre. Puede tenerlo corriendo un día entero, que desde el principio al fin del recorrido marchará admirablemente; además sus poderosos frenos, de acción rápida, garantizan la perfecta seguridad en todas velocidades. Los propietarios de coches HUDSON son los más enterados de todo esto; pregúnteles. No hay coche como el HUDSON en buen resultado, lujo y economía.

HUDSON & ESSEX
SUPER-SEIS

Examine estos coches y pida una prueba al agente exclusivo para la provincia de Córdoba:

JUAN ADAME HERNANDEZ

REYES CATOLICOS, 7 DUP.

Teléfono 1416

PEDRO LOPEZ E HIJOS

BANQUEROS

REPRESENTANTES DE LA COMPAÑIA

ARRENDATARIA DE TABACOS

TELEFONO 1226

CORDOBA

El automóvil de la Victoria

El Dodge-Brothers "Victory Six" en el XI Salón

La firma Julio Fevre y Cía., entre otros productores de su especialidad, ha llevada al Pabellón de las Rosas los últimos modelos del «Victory Six», llamado en Detroit el automóvil de la victoria.

Los puntos principales en que descansa la fundamental innovación de estos coches son dos; el chasis y su carrocería forman dos unidades e integral conjunto y el carrozado es de doble paredes, como si fueran dos carrocerías en una, lo que implica una presentación más bella en sus líneas, mayor comodidad, seguridad y resistencia.

Estas líneas de «Victory Six» comprende un modelo Sedán de cinco pasajeros, un Broagham y un Coupé, todos ellos de una creación de líneas desde la parte posterior hasta el conjunto radiador.

Debido al hecho de que tanto el chasis como la carrocería forman una sola unidad, se ha podido eliminar en su construcción 330 piezas, con el resultado de haberle disminuido un total de 175 libras en su peso. La eliminación de este peso muerto trae aparejado una mayor eficacia en su motor, mayor flexibilidad y mayor estabilidad, debido a su bajo centro de gravedad, así como lo hace ser un automóvil de fácil manejo a velocidades mayores de 65 millas por hora. Veintiuna millas por galón a la velocidad de sólo 25 millas, pudiendo desarrollar en cualquier instante con suavidad, sin ruidos y apercibible esfuerzo motor, son otras de las tantas cualidades de la nueva serie «Victory Six». El cubremuelle y la coraza independientes, quedan aquí completamente eliminados, y su bajo centro de gravedad (estando todo el peso del coche cerca del suelo) hace que en los virajes de esquinas o en curvas en las carreteras sientan sus ocupantes toda la seguridad que de un automóvil puede esperarse.

La doble pared metálica de su carrocería la hace doblemente segura, de doble protección para sus ocupantes.

Las puertas suenan al igual que las puertas de una verdadera caja de hierro (caja de guardar dinero), sólidas, de cierre seguro.

Lleva frenos Lockheed sobre las cuatro ruedas, y el bastidor es de ocho pulgadas de espesor. Tanto el motor como el chasis y su carrocería forman un conjunto flexible y silen-

cioso a la vez. La carrocería, en vez de ir montada sobre largueros y éstos a su vez sobre el chasis, va directamente asentada y sólidamente unida al chasis, eliminándose dichos largueros, que en la mayoría de las veces son la fuente de ruidos y no permiten bajar el centro de gravedad del conjunto.

La vestidura interior, idéntica a la obtenida en los automóviles de alto precio, siendo todas sus guarniciones del tipo Colonial.

Las principales especificaciones de los automóviles «Victory Six», son como sigue:

Motor. Seis cilindros, ligero, con desplazamiento de 3 3/8 por 3 7/8 válvulas de los costados, con cabeza del motor movable. Cigüeñal de siete puntos de apoyo, radiador tubular y enfriamiento por bomba.

Frenos Lockheed sobre las cuatro ruedas y freno de emergencia mecánico sobre el árbol de transmisión.

R.



Para las carreteras de Córdoba

359,735 Pesetas

En la distribución general entre las Jefaturas de Obras Públicas de la cantidad de pesetas 15,215,000 para obras de administración y conservación de carreteras, han correspondido a la Jefatura de Córdoba para 1,554 kilómetros, pesetas 359,735.

Huelga todo comentario, puesto que, a simple vista, se comprende la insignificancia de esta cantidad para atender a las necesidades de los citados kilómetros.

Actualmente, algunas de las carreteras de Córdoba se encuentran en mal estado, y a contar por este crédito, el año actual han de continuar casi lo mismo, y la Dirección General debió tener en cuenta esta circunstancia para aumentar la consignación, ya que otras provincias, con menos kilómetros que la de Córdoba, han recibido una cantidad superior.

Si el automóvil circula por buenas carreteras su rendimiento se multiplica y los gastos que ocasiona a su propietario son menores que en las difíciles rutas actuales; por eso todo automovilista debe secundar la campaña emprendida por el «Real Córdoba Automovilista Club»

CORDOBA AUTOMOVILISTA

Banco Central

DOMICILIO SOCIAL: ALCALÁ, 31. - MADRID

Sucursal de Córdoba: Gran Capitán, núm 12

CAPITAL AUTORIZADO: 200.000.000

CAPITAL DESEMBOLSADO: 60.000.000

FONDO DE RESERVA: 16.000.000

SUCURSALES: Albacete, Alicante, Almansa, Andújar, Arévalo, Avila, Arenas de San Pedro, Barcelona, Barco de Avila, Campo de Criptana, Cebreros, Ciudad Real, Córdoba, Jaén, La Roda, Linares, Logroño, Lorca, Lucena, Málaga, Martos, Mora de Toledo, Murcia, Ocaña, Peñaranda, Piedrahita, Priego de Córdoba, Puente Genil, Quintanar de la Orden, San Clemente, Sevilla, Sigüenza, Talavera de la Reina, Toledo, Torredonjimeno, Torrijos, Tortosa, Trujillo, Ubeda, Valencia, Villacañas, Villa del Río, Villarrobledo y Yecla.

CAJAS DE ALQUILER. El Banco pone a disposición de sus clientes y del público en general, departamentos de distintas dimensiones en cajas fuertes, para la conservación de documentos, valores, joyas, etc.

Este servicio está abierto durante todas las horas de oficina.

TELEFONO 2100



Real Córdoba Automovilista Club

CLAUDIO MARCELO 21 y 23

DIRECCION | TELEGRÁFICA | TELEFÓNICA | AUTOMOVILISTA. | TELÉFONO N°

TELEFONO 1.000

FILIAL DEL REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA

Las obligaciones que al peatón impone el nuevo Reglamento de Circulación

El nuevo Reglamento de circulación urbana e interurbana, inserta lo siguiente relativo a los peatones:

«Los peatones transitarán en toda clase de vías, llevando siempre la derecha por los paseos, aceras o andenes destinados a los mismos y, caso de no haberlos, lo más próximo posible a los bordes de las vías y dentro de las fajas laterales de un metro de anchura.

Sin perjuicio de las medidas de precaución que deben adoptar los peatones antes de entrar en las calzadas reservadas al tránsito de vehículos, están aquéllos obligados a dejar libre el paso, tanto a dichos vehículos como a las bestias de tiro, carga o silla.

En los cruces con otras vías deberán adoptar la precaución necesaria en evitación de accidentes, no siendo obstáculo a la libre circulación por la calzada de vehículos y animales.

En toda vía pública en la que existan aceras, los peatones tienen la obligación de circular exclusivamente por éstas, absteniéndose de ocupar las calzadas destinadas al tránsito de vehículos.

Cuando en la vía pública no existan aceras, o la circulación de viandantes sea tan densa que las aceras resulten insuficientes, los peatones deberán circular lo más próximo a los bordes de la calzada.

En las aceras y andenes mencionados se prohíbe:

- 1.º Marchar formando grupos que ocupen más de la mitad del ancho de la acera.
- 2.º Detenerse formando grupos que dificulten la circulación.
- 3.º Circular con bicicletas, ya sea montando éstas o llevándolas a la mano.
- 4.º Transportar objetos que por su forma, dimensiones o por otra causa cualquiera puedan ser causa de peligro, incomodidad o suciedad para las demás personas, como, por ejemplo, cajas, baúles, cestas, herramientas agudas o cortantes, vidrios, etc.
- 5.º Llevar bastones o paraguas de manera que puedan ocasionar daños o molestias a los demás viandantes.

Todo peatón que tenga que atravesar la calzada deberá cerciorarse previamente de que se halla libre a ambos lados suyos.

Los peatones se hallan obligados a atravesar rápidamente las calzadas, siguiendo una trayectoria perpendicular al eje de éstas.

Cuando al hallarse un peatón en la calzada se aproxime a él un vehículo, deberá detenerse y permitirle que pase libremente, y, a su vez, el conductor del vehículo deberá disminuir la marcha de éste.

Cuando la circulación de vehículos sea intensa, las autoridades locales señalarán convenientemente aquellas zonas destinadas al cruce de la calzada por los peatones, quedando terminantemente prohibido a éstos el cruzar por otros lugares. En las calles de poco tráfico se cruzarán las calzadas, para pasar de una a otra acera, por los extremos de las manzanas. Queda prohibido a los viandantes atravesar las plazas de las glorietas ocupando la calzada de éstas.

Si obedeciendo las indicaciones del agente encargado de regular la circulación de un cruce, fuera atropellado un peatón por un vehículo, el conductor de éste no podrá ser acusado de negligencia; en estos casos se considerará como atenuante la circunstancia de utilizar el viandante la calzada durante el período de tiempo reservado para la circulación de vehículos en tal paraje».

Los automovilistas cordobeses esperan que en el año que empieza, se concedan a nuestras carreteras más créditos que en el que finalizó.

Luis del Río Mesa. Automóviles de alquiler PONTIAC
Avisos: Madera Alta, sin núm. y oficinas de CORDOBA AUTOMOVILISTA.

Automóviles y Camiones

CHEVROLET

CONCESIONARIOS

para los partidos judiciales de Lucena, Aguilar, Baena, Cabra
Priego, Castro de Río y Rute

Baltanás y Antrás, S.A.

GARAGE ESPAÑOL

LUCENA

Gran stock de piezas legítimas

“CHEVROLET”

Los "records" de velocidad en automóvil

Es interesante conocer los «records» mundiales obtenidos desde 30 años a esta parte, a continuación damos una nota sintética de ellos:

En el año 1898 el «record» mundial de velocidad pertenecía a Chasseloup-Labau, con coche Jeantaud, con 63,14 kilómetros por hora. En 1889 ese record fué mejorado cinco veces, a saber: por Jenatzy con coche Jenatzy, con 66,65 kilómetros por hora; por Chasseloup-Labaut, con coche Jeantaud, con 70,31 kilómetros por hora; nuevamente Jenatzy con un coche de su propiedad, marcó 80,83 kilómetros por hora; de nuevo Chasseloup-Labaut logró

Los automovilistas cordobeses aspiran a mejores carreteras. El estado de éstas no guarda relación con el millón de pesetas con que han contribuido en el año 1928, por Patentes.

adjudicarse el «record» con 93,74 kilómetros para ser batido de nuevo por Jenatzy, quien fué el primero en superar los 100 kilómetros por hora, marcando una velocidad de 105.92 kilómetros por hora. En este año, debido a la lucha que entablaron estos dos volantes, reconocidos como los mejores de la época, se logró llegar de 63.14 kilómetros a 105.92.

En 1902 se produjo una nueva lucha por batir los «records», logrando Serpollet marcar, con un coche de su propia marca, 120.79 kilómetros. Vanderbilt, en coche Mors, elevó ese «record» a 122.43 y por último Angieres, con la misma marca de coche, logró registrar los 124.12 kilómetros por hora. Al marcarse este «record» se creyó que sería casi imposible superarlo en mucho, y casi llegábase a asegurar que como máximo se llegaría a los 140 o 150 kilómetros. En 1913 Duray logró llevarlo a 136.35, conduciendo un coche Gobron-Billié. Un año después, con la misma marca de automóvil, Rigolly llegó a 149.98 kilómetros, logrando mejorar después de unos meses este promedio y elevarlo a 152.25 kilómetros. Así el mismo año De Caters con un Mercedes llegó a desarrollar un promedio de 156.50 kilómetros, entablándose entonces otra nueva lucha

El mal estado de nuestras carreteras no depende del personal encargado de su conservación. Consiste en la falta de créditos suficientes para dejarlas en mejores condiciones de vialidad.

entre De Caters y Rigolly, logrando este último marcar los 166 50 kilómetros. Al marcarse este promedio entró en la lucha Baras que con un coche Darracq logró marcar los 268 22 kilómetros por hora.

En 1905, Memery logra marcar los 176.45 kilómetros, siguiéndole un año después Marriot que con un Stanley logró casi llegar a los 200 kilómetros (195.56). Pero Hemery repitió su anterior hazaña pasando el promedio que se propusiera en su primera tentativa (202.65 kilómetros)

Hasta el año 1922 este «record» no se logra batir, pero en dicho año Guinness, con Sumbeam, señaló 215.11 kilómetros por hora.

En 1923 aparece Campbell quien logra marcar 219.21, entáblase entonces una lucha entre este último y Eldridge quien corría con Fiat, logrando salir vencedor Campbell, siempre con Sumbeam, marcando los 242.77, en 1926 el mayor Segrave con igual marca de coche logra los 245.11, Jarry Thomas con un Higham Thomas, alcanzó los 275.33. En 1927 Campbell logra con un Napier los 281.43 kilómetros y poco tiempo después Segrave marca en Daytona Beach los 328.04 kilómetros por hora. Finalmente, Campbell este año recuperó su título perdido desarrollando una velocidad media de 333.01 y dos meses después Ray Keech se clasificó «recordman» con 336 880 kilómetros por hora.

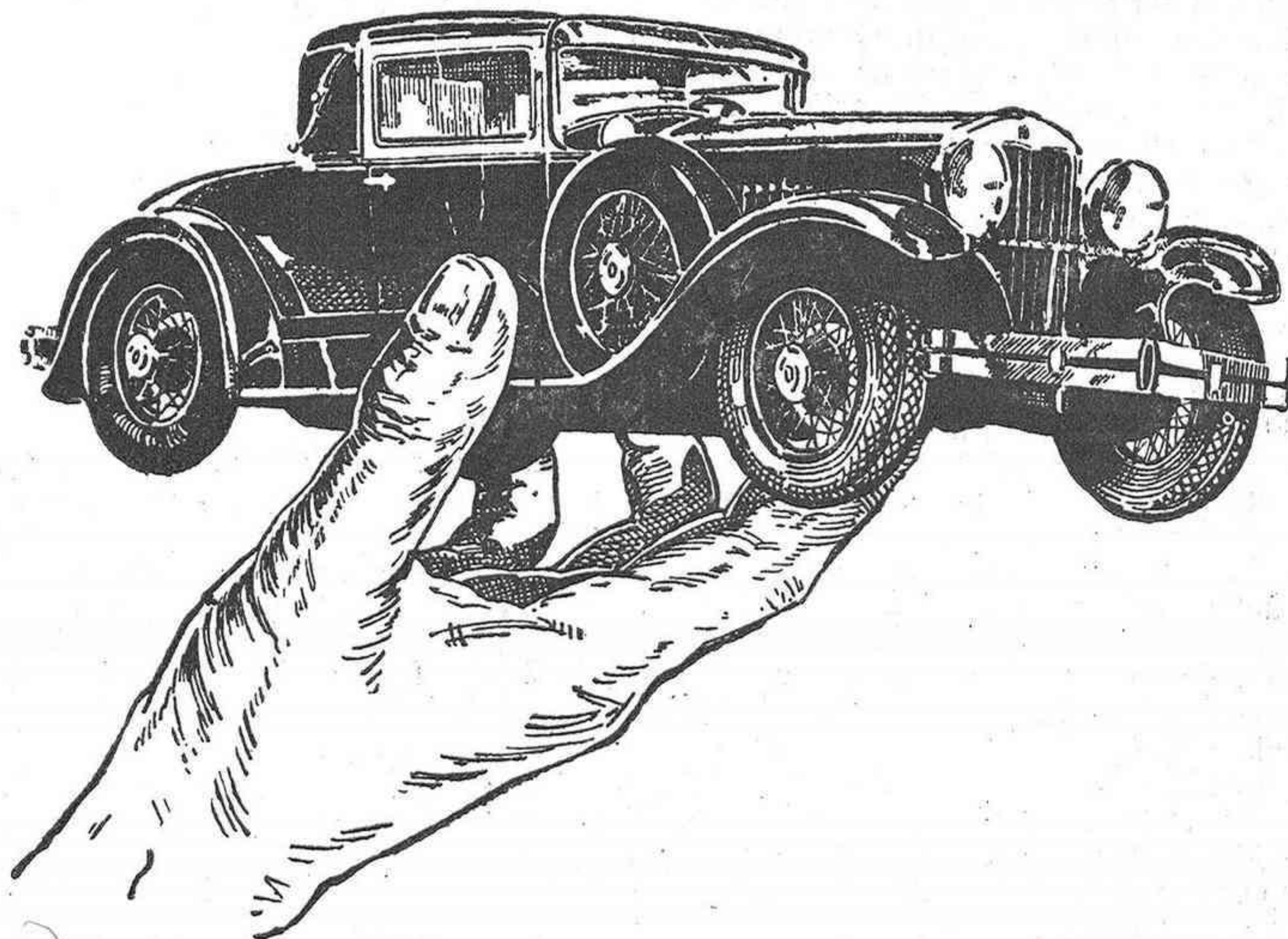
72 X 120

OCASIÓN

Se venden dos cubiertas y dos cámaras completamente nuevas, marca "Michelin cable", dimensiones 72 X 120.

Informarán en las oficinas de esta revista.

Nuevos Modelos Seis y Ocho Cilindros HUPP 1929



Estos coches maravillosos los Seis y Ocho HUPP 1929, se ofrecen ahora con refinamientos y mejoras que justifican la delantera que HUPP lleva a sus competidores y el predominio ganado en buena lid.

HUPP con sus Seis y Ocho, aspiró a producir unos coches hermosos y de

— - PRECIO VENTAJOSO — -

En estilo, velocidad, potencia y resistencia es imposible conseguir mayor valor intrínseco, y resulta una locura pagar un precio más alto. Toda la experiencia ganada durante muchos años ha sido aplicada a su construcción. Han alcanzado un éxito indiscutible y rápido, a la vez que una ola de entusiasmo público tal, que siguen batiendo el

— - RECORD DE VENTAS — -

F. A B A D A L

Agente General para España

BARCELONA

Aragón, 239-245

Eleuterio Alférez

Representante para Córdoba y su provincia

B A E N A

A. Cervantes, 1

Urgente reparación

El puente entre La Rambla y Santaella

Como recordarán nuestros lectores, el año pasado con motivo de los temporales, se hundió una gran parte del puente que existe en la carretera de La Rambla a Santaella, quedando incomunicados ambos pueblos.

La Jefatura de Obras Públicas, en su deseo de que no se interrumpiese la circulación por la mencionada carretera, construyó un puente de madera provisional, que viene sirviendo; pero dicho puente, como consecuencia del mucho tránsito, no reúne las suficientes condiciones de seguridad, y la Jefatura de Obras Públicas ha reglamentado la circulación de vehículos hasta un peso determinado, en evitación de posibles desgracias.

Tenemos noticias de que ya se ha remitido a la superioridad el proyecto de reconstrucción de dicho puente, con un presupuesto de 27.769'30 pesetas, el cual ha sido aprobado, estando todo pendiente de que la Dirección General libre la cantidad expresada, para proceder a las obras.

Rogamos al señor Director General de Obras Públicas se remita a la Jefatura de Córdoba lo antes posible el mencionado crédito, a fin de que se proceda con la mayor actividad a la reparación del puente referido, que, en la actualidad, significa un grave peligro para cuantas personas circulan por él, así como amenaza dejar nuevamente incomunicados pueblos tan importantes como La Rambla y Santaella, con el consiguiente perjuicio para sus respectivos vecindarios.

Bicicleta PEUGEOT

Se vende una bicicleta marca «Peugeot», seminueva, en perfectísimo estado, primera calidad, completamente equipada y con cámaras y cubiertas nuevas.

Informarán en las oficinas de "Córdoba Automovilista"

Lea Vd. diariamente

A B C

Corresponsal en Córdoba:

FRANCISCO QUESADA

BOCINAZOS

¡Paf..!

Los coches se transforman como por arte de 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 he de beber; nadie asegure, en este automóvil no he de viajar.

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

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

¡Paf... paf...!

Un automóvil parado, un libro sin letras y una mujer sin novio, son tres cosas iguales.

Ahora bien; el automóvil parado, se puede poner en marcha y en el libro sin letras se puede escribir. Pero a la mujer sin novio, ¡a ver si hallan ustedes manera de aguantarla!

¡Paf... paf... f...!

Automóvil para arriba, automóvil para abajo.

—¿Quién es ese?

—Es don Filomeno el del "cordelillo".

—¡Ah, se conoce que le han dado cuerda!

JUAN VIRAJE

Daniel Sánchez Rico. Automóviles de alquiler marca Hudson. Avisos: Garage La Campana; teléfono 570 y oficinas de esta revista.

BUICK

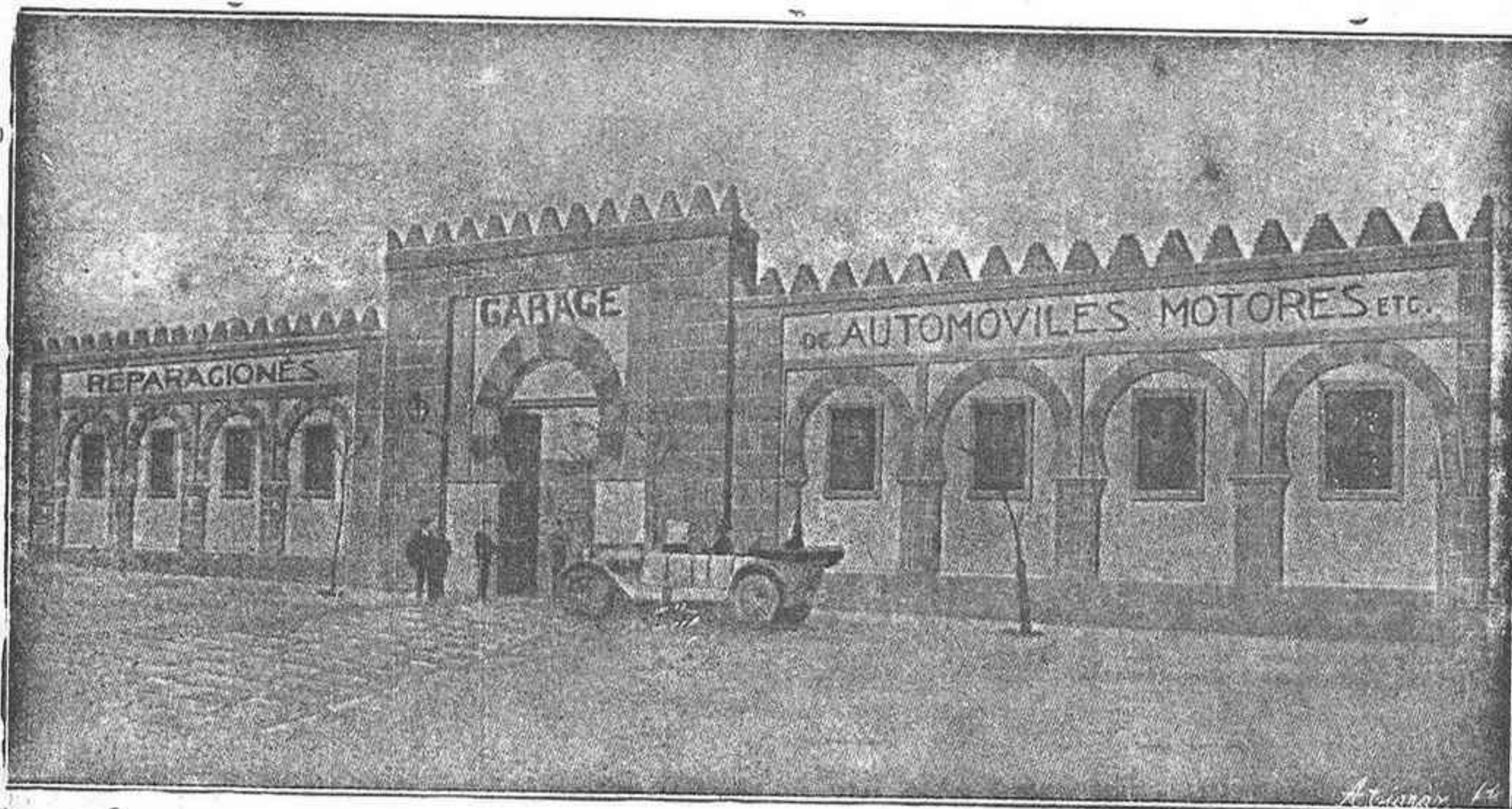
Cuando se construyan mejores automóviles BUICK los superará

Concesionario en todas partes

Concesionario para Córdoba: **Arturo Méndez Maldonado** Avenida de Canalejas, 9

Sociedad Anónima SERRALEON
INDUSTRIA, N.º 4 (CERCADILLA).—CÓRDOBA

- STOCK BERGUGNAN -



- STOCK BERGUGNAN -

Vista exterior del edificio propiedad de la Sociedad

Reparación de Automóviles y motores a explosión.—Stock de bandajes macizos y prensas para su colocación, Grasas y Aceites Lubrificantes, Correas, Gomas, Amiantos, Cogine-

netes de bolas, Accesorios para Automóviles. Suministros para Fábricas y Talleres, Monómetros Hidráulicos y Collarines para prensas

Telegramas y Telefonemas: **SERRALEÓN.-CÓRDOBA**

CAMIONES

Graham Brothers

El más fuerte

El que más dura

El que más rinde

Representante para Córdoba y su provincia:

Manuel García de la Plaza

Gran Capitán, números 27 y 29



CÓRDOBA

