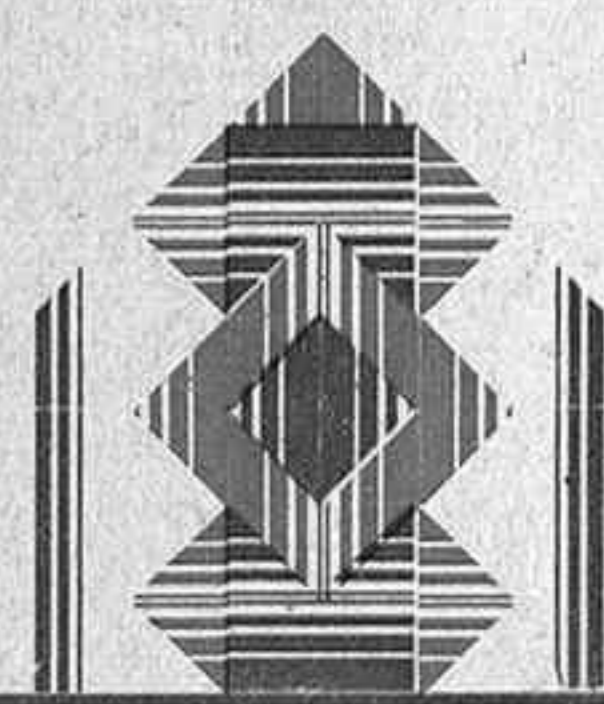


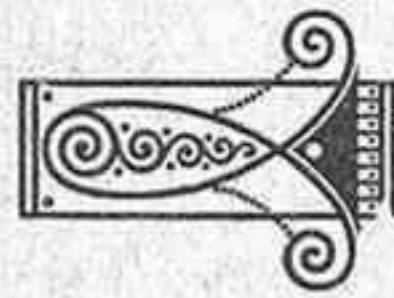


# CÓRDOBA AUTOMOVILISTA

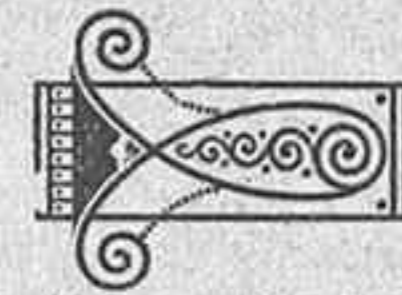
188



**AUTOMOVILES Y CAMIONES**



*Ford*



**ULTIMOS MODELOS**

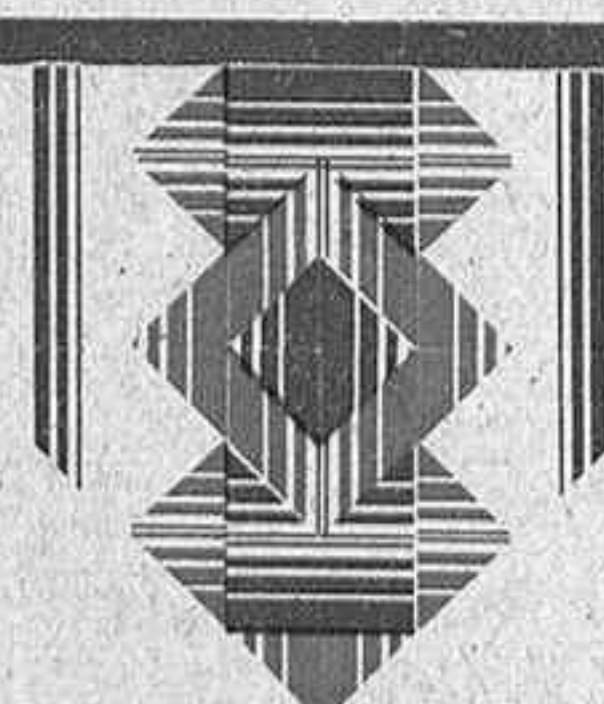
Visite nuestra exposición: GRAN CAPITÁN, NÚMERO 22 - Teléfono 2-9-4-1

REPRESENTANTE:

**Gerónimo Padilla Jackson**



Gran "stock" de piezas "FORD"



# 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**

## Banco Español de Crédito

Capital: 50 millones de pesetas

Domicilio social: Alcalá, num. 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

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

## FRANCISCO ROBLEDO ROLDAN

**Garage "VICTORIA"**

Taller de Reparaciones -- Soldadura

Autógena -- Stocks de Neumáticos

Accesorios -- Aceites y Grasas

**PUENTE-GENIL**

(CORDOBA)

TALLERES TIPOGRAFICOS

## LA IBERICA

Duque de Hornachuelos, 12 dup.

Teléfono 1754 **ORDOBA**

# CORDOBA AUTOMOVILISTA

Año IX

REVISTA QUINCENAL  
Diploma de Honor de la I Exposición de la Prensa Técnica

Núm. 188

Oficinas: Victoriano Rivera, 6 (antes Plata) DIRECTOR: FRANCISCO QUESADA TELÉFONO NÚM. 1000  
15 DE ABRIL DE 1931

ADHERIDA A LA ASOCIACION ESPAÑOLA DE LA PRENSA TÉCNICA

De la Federación Industrial de Auto-Transporte de Cataluña

## Carta abierta al excelentísimo señor Ministro de Fomento

Excmo. Sr.: Las referencias publicadas en la prensa de los acuerdos adoptados en la última sesión de la Junta Central de Transportes, presidida por V. E. han motivado justificadísima alarma entre los industriales dedicados al transporte de viajeros y mercancías por carretera y por medio de vehículos de auto tracción, toda vez que, según aquellas referencias, se impedirá el ejercicio de dicha industria en todos los casos que pueden afectar directa o indirectamente a los ferrocarriles, y en cuanto a los demás, se da a entender que se les someterá a un régimen de mayor presión tributaria, que no podrán soportar, porque la actual es sobradamente excesiva.

Ello me obliga a tomar la pluma como Presidente de la Federación Industrial de Auto-Transportes de Cataluña, y a molestar la ocupada atención de V. E. en defensa de los intereses que represento.

Es evidente la crisis que atraviesa actualmente el ferrocarril, pero en ella tiene el vehículo de auto-transporte una participación mucho más insignificante de la que generalmente la gente le atribuye. La crisis actual de los ferrocarriles españoles, aparte la concepción defectuosa de su instalación y de su costoso en-

tretenimiento, cosas ambas que han sido causa de su vida mísera y raquíca—aunque disimulada en épocas de prosperidad—es en su mayor parte debida, de un lado, a la crisis agrícola, industrial y mercantil, que desgraciadamente sufrimos, si bien que no tan agudizada como en otros países, y que es la que determina la baja de tráfico que acusan las grandes Compañías ferroviarias, y de otro, a los enormes gastos que éstas vienen sufriendo como consecuencia de la desvalorización de la peseta, y de la jornada de 8 horas que se les obligó establecer, sin que hayan tenido la compensación debida, porque no han podido aumentar sus tarifas en la proporción que aquellas circunstancias demandaban.

Es de justicia que se den a las Compañías estas compensaciones, en cuanto al ferrocarril es absolutamente imprescindible para la vida del país, y en cuanto además, no es posible tampoco que el Estado vea impasible que aquellas se arruinen y se tire por la borda, una riqueza que, en último término, debe revertir al propio Estado.

En esto estamos todos conformes. En lo que ya no podríamos estarlo, es que a pretexto de la competencia que el vehículo de auto-trans-

porte pueda hacer al ferrocarril, se tratara de suprimir aquel o de hacer su vida económica imposible, que equivaldría a lo mismo. Este es un problema no nacional, sino de todos los países civilizados, los cuales lo tienen todo planteado en iguales o parecidos términos, y en ninguno que sepamos se ha pensado siquiera en cosa semejante.

En el último Congreso ferroviario que se celebró en Madrid la primavera pasada, no se partió jamás de tal supuesto y Mr. Sudborough, Vice-Presidente, adjunto del servicio de Pennsylvania Raildoar, en su ponencia que fué aprobada y que trataba precisamente este punto, consignaba que «las exigencias del porvenir no podrán satisfacerse más que por una coordinación de servicio de transporte, en la que, el ferrocarril, el camión y el aeroplano, dando cada uno su máximo rendimiento, se ayuden y se suplan mutuamente».

Este es realmente el camino, aunque para recorrerlo debidamente, ningún país ha dado aún con la verdadera fórmula, a causa sin duda de que el problema no tiene, hoy por hoy, la gravedad que se le supone. Es más el ruido que las nueces, como suele decirse, toda vez que la concurrencia que el vehículo de auto-transporte puede hacer al ferrocarril forzosamente ha de ser exigua, no sólo por la reducida capacidad del vehículo, sino por lo caro que aún resulta. En los Estados Unidos, país en el que más abundan los autobuses y los camiones, y donde su precio de coste y entretenimiento es el más barato del mundo, en lo relativo a pasajeros no se nota apenas la competencia, porque si en trayectos cortos el autobús compite, en cambio es a la vez colaborador del tren para los viajes largos, en los que le aporta gran número de pasajeros, y en lo que concierne a las mercancías, sobre unos 600 mil millones de toneladas kilómetro que transporta el ferrocarril, el camión absorbe tan sólo unos 23 mil millones en total, comprendido tránsito urbano y por carretera, o sea escasamente un 4 por ciento. España, país que en proporción a su superficie y a su población, no tiene ni la tercera parte de los camiones que le corresponderían, si el vehículo de auto-tracción puede hacer una mayor concurrencia al rail, por su poca densa red ferroviaria, no es de creer que en pasajeros llegue a un 10 por ciento y en mercancías al 5 por ciento de lo que transporta el ferrocarril, ya que aquí el coche de motor mecánico, tiene en su contra, el elevado coste de adquisición y el mucho mayor de entretenimiento. En España el precio de un billete de autobús, equivale en términos generales, al de un billete de ferrocarril en primera, y el de

transporte de mercancías, oscila entre 45 y 65 céntimos, por tonelada kilómetro, o sea entre tres y cinco veces más que el del ferrocarril cuyo promedio no pasa de 15 céntimos por igual unidad.

¿Cómo es posible en estas condiciones una seria concurrencia?

Pero aunque la hubiere realmente sería un crimen de lesa patria querer arruinar el vehículo de auto-transportes. Este, como en el día de mañana lo será el avión—ya empieza a serlo en algunos países—, resulta hoy un medio de transportes más rápido que el ferrocarril y precisamente por ello compite con el mismo, y en cuanto en este sentido constituye sobre él un progreso, arruinar al camión o el autobús, equivaldría a tanto como a colocarse en el mismo terreno en que a raíz de la instalación del ferrocarril, se colocaron toda la serie de intereses existentes en aquella fecha y que el ferrocarril perjudicó. El vehículo de auto-tracción ha creado y crea constantemente riqueza en el país, apesar de su reducida capacidad, porque intensifica el transporte de viajeros, y el de muchos productos delicados y primerizos que antes se perdían materialmente en los puntos de producción y carecían, por tanto, de valor, y que en cambio hoy, van rápidamente a los puntos de consumo y se valoran debidamente con beneficio de todos. Regiones enteras de España olvidadas del rail, deben su progreso y prosperidad actual al vehículo de tracción mecánica, y sería injusto y altamente perjudicial para ellas y para el país, que bajo pretexto alguno, se les privara de dicho instrumento de transporte, que a la vez lo es de comodidad y bienestar.

Esto aparte de la riqueza nacional, que, en sí, representan el camión y el autobús, pues si en la última estadística de la patente nacional de vehículos de auto-transporte, resulta que en el segundo semestre del año 1928 había dado de alta 31.271 vehículos, no es exagerado suponer que haya ahora 35 000, los que a un precio promedio, unos con otros, de 8.000 pesetas, representan 275 millones de pesetas y una recaudación por patente anual no inferior a 18 millones de pesetas a las que hay que agregar las que cobra Fomento por concesiones y permisos, y las que indirectamente resultan de la venta de vehículos, accesorios, gasolina, reparaciones, etc., conceptos todos que por lo menos rendirán al Estado una suma igual o superior, sin contar el trabajo que todos ellos proporcionan, que no es exagerado calcular entre conductores, ayudantes, obreros metalúrgi-

cos, etc., en unos 80 a 100.000 hombres que viven de esta industria.

Ello lleva a la consecuencia, que no debe arruinarse ni hacerse imposible la industria del transporte por vehículo de auto-tracción. Al contrario, debe favorecerse en cuanto posible sea, para que aumente y progrese en bien de todos, haciendo un detenido estudio de su régimen tributario, que tiene el triste privilegio de ser el más caro y confuso de todos los de Europa.

Y si al entrar en este estudio, se quiere enlazarlo con los distintos problemas del ferrocarril, hágase en buena hora, que no serán ciertamente los transportistas por carretera quienes se opondrán a ello, ni opondrán al mismo la más pequeña dificultad.

Lo único que piden es que se les oiga y se les dé, de una vez y para siempre, porque es de estricta justicia, intervención tanto en la Junta Central como en las Provinciales, en las que no hay hoy ningún representante de los usuarios de carretera transportistas de mercancías, a pesar de que la misión de aquéllas es informar y resolver sobre los asuntos que tanto afectan a éstos. Nuestra petición es por otra parte elemental y lógica, porque si en el orden penal nadie puede ser condenado sin antes haberle permitido su defensa, en el orden económico, no debiera tampoco lesionarse nunca ningún interés, sin que los que lo representan, no pudieran haber hecho oír previamente su voz.

Esto es lo que la Federación Industrial de Auto-Transportes de Cataluña pide a V. E. con todo respeto, honrándome en actuar de intermediario suyo y en ofrecerme de V. E. afectísimo y s. s.,

**SANTIAGO ESTAPÉ PAGÉS**

(Presidente de la F. I. A. T. C.)

## Una gran reunión internacional en Roma

El Automóvil Club de Roma está organizando una reunión automovilista internacional, que tiene por meta Roma. Las llegadas deben tener lugar el 23 y el 24 de Abril. La reunión comprende también pruebas y concursos que habrán de disputarse en los alrededores de la ciudad. Podrán tomar parte en la manifestación los automovilistas—señoras y señores—inscritos en un Automóvil Club afiliado a la A. I. A. C. R. Los automóviles serán divididos, según el número de cilindros, en dos categorías: primera categoría, coches hasta 2.000 cilindros; segunda categoría, coches de más de 2.000 cilindros. Los concurrentes, en el momento de salir de la ciudad donde inician el viaje, deberán presentarse, con un folio que se les enviará previamente, en el Automóvil Club del lugar, quien anotará en dicho folio la hora y el día de la salida. El paso de los concurrentes por la frontera italiana deberá ser anotado en el folio de salida del Automóvil Club regional italiano más próximo a la frontera de entrada o, si existiese, en la Oficina de asistencia automovilista del RACI. La meta se hallará en el Automóvil Club de Roma. Con motivo de esta importante reunión, el Automóvil Club de Roma organizará un concurso de elegancia de las carrocerías de automóviles. Las inscripciones estarán abiertas hasta el día 8 del próximo abril.

**El pueblo debe respetar los caminos; ellos traen el progreso. Entorpecer la vialidad es un delito que penan las leyes: favorecerla es promover la civilización y el engrandecimiento de nuestro país.**

# EL GAS

ES LO MAS

## Limpio, cómodo y económico

*para cocinas, estufas, plancheros,  
calientaaguas y todos usos domésticos e industriales*

### INSTALACIONES ALQUILADAS

Después de un trágico balance

## El nuevo Código inglés de la ruta es muy severo

París.—Hace treinta años, en los balbuceos del automovilismo, cuando un «carro de explosión»—como entonces llamaban los ingleses al automóvil—pretendía hacer un recorrido por la carretera que va de Londres a Brighton, las ordenanzas de policía obligaban a que un hombre, a pie o a caballo, caminara delante del vehículo agitando una bandera roja.

Los tiempos han cambiado. Durante el año 1930, que para los efectos de la estadística del tráfico inglés termina en 1 de Diciembre, la circulación automovilista produjo en Inglaterra 6696 muertos y 170.917 heridos. En un solo día del mes de Agosto, 75 personas fallecieron atropelladas y hubo 197 heridos. La tragedia no podía durar más. Existe una ley llamada «The Road Traffic Act», que ha entrado en vigor el 1 de enero actual. Y desde entonces los automovilistas de la Gran Bretaña hacen gala de la más exquisita prudencia. Este efecto mágico se parece un poco al producido recientemente por la adaptación de la nueva moda femenina de la falda larga. Las mujeres caminan más despacio.

El ministro de Transportes Mr. Herbert Morrison, para justificar la disciplina de los nuevos reglamentos dice que es preciso observar en la carretera las mismas buenas maneras que son de rigor cuando estamos sentados a la mesa.

La moderación, la obediencia ciega serán en lo sucesivo la esencia de todo motorista.

Próximamente, un ejército de 10.000 policías motociclistas patrullará día y noche por las grandes carreteras a fin de sorprender a los delincuentes. Trescientos cincuenta agentes, independientes de los que normalmente regulan el tráfico de la capital, están afectos al servicio de la circulación en Londres. El cuerpo de policía móvil constituye una organización especial que fuerza al motorista a observar estrictamente el código de la ruta, bajo penas que llegarán hasta 100 libras esterlinas y cuatro meses de cárcel.

Los vehículos lentos y los que por su tamaño obstruyen la calzada, deben seguir las orillas, dejando el centro para la circulación más rápida. Queda anulada la disposición que limitaba la velocidad; ésta queda al arbitrio del conductor, que si es imprudente según las circunstancias, será castigado lo mismo que el ocupante. La primera infracción quedará inscrita en el permiso de conducir, y en caso de

reincidencia grave dicho permiso será retirado. No se autoriza a conducir vehículos de motor a quienes sufran ataques epilépticos, ni a individuos propensos a trastornos visuales. Toda persona amputada de mano o pie, o sufriendo de dolores articulares en los músculos que ordenan el libre movimiento de las extremidades, deberá someterse a un examen antes de serle renovado su permiso.

La nueva ley exige un mínimo de 16 años a los motociclistas; de 17 a los conductores de vehículos de uso corriente y 21 a los de pesos pesados, tales como camiones, autobuses, autocars, etc.

El seguro se hace obligatorio, evitándose con ello el espectáculo penoso de los inválidos que no pudieron obtener la indemnización debida, por insolvencia del causante del atropello.

Mr. Herbert Morrison se las promete muy felices con su nuevo código de la carretera. Sus agentes tienen órdenes precisas y terminantes, y todos sabemos lo que una orden significa dentro de un reglamento inglés. Algunos vigilantes del tráfico, provistos de motocicletas y autos de tres ruedas, llevan consigo un aparato fotográfico de cinta sumamente ingenioso, que mide la velocidad del vehículo por el número de imágenes reproducidas. Así no habrá manera de argumentar ante el juez las pruebas de convicción y no darán lugar a dudas.

Los ingleses saben tasar el valor del tiempo.—J. INCHAUSTI.

(Del office Inter continental de Prensa).

## Las oficinas de CORDOBA AUTOMOVILISTA se trasladan de local

Las Oficinas de CORDOBA AUTOMOVILISTA, que desde hace seis años estaban establecidas en la calle Claudio Marcelo, 21 principal, han sido trasladadas a la de Victoriano Rivera (antes Plata), número 6, piso bajo.

El número de nuestro teléfono continúa siendo el 1.000.

CORDOBA AUTOOMVILISTA

Los Camiones "G M C"

son los más fuertes, los más rápidos y los de más duración.

REPRESENTANTE:

**Arturo Méndez Maldonado**

GARAGE "BUICK"

AVENIDA DE CANALEJAS, 9

TELÉFONO 2-9-0-0

Accesorios en general :=: Motocicletas de distintas marcas.  
Gran "stock" en neumáticos :=: Taller de reparaciones.

Automóviles

Camiones

**Hudson-Essex | Sterling**

Recambios legítimos de estas marcas



**JUAN ADAME HERNANDEZ**

REYES CATOLICOS, 7 DUPLICADO

**CORDOBA**

## Ferrocarriles y automóviles

Contrariamente al procedimiento de los ferrocarriles del Estado de Alemania, que en una Memoria recientemente publicada, tienden a demostrar con métodos censurados en los círculos automovilísticos la existencia de una pérdida de 410 millones de marcos determinada por la competencia de los medios de comunicación que emplean vehículos de fuerza motriz, durante el año 1929 las Compañías ferroviarias de los Estados Unidos han dado a conocer toda la documentación estadística para comprobar los ingresos debidos directa o indirectamente al automóvil.

Fueron cargados, con coches, repuestos, cubiertas, gasolina, aceite, maderas para carrocerías, acero, construcción de carreteras, destinados a la circulación de automóviles, tres millones seiscientos mil vagones.

La industria del automóvil ha absorbido por sí sola el 28'7 por 100 de los productos semi-terminados y acabados, transportados por los ferrocarriles.

Mientras las empresas ferroviarias alemanas aseguran que sufren gran pérdida por la competencia que determinan los automóviles, se ha comprobado que además del aumento sin precedentes verificado en los Estados Unidos en el número de automóviles, pues de un millón trescientos mil coches en circulación en 1923, se ha pasado a 24 millones quinientos mil en 1928; las toneladas-kilómetros registradas por los ferrocarriles norteamericanos por el transporte de mercaderías han aumentado en un 42 por 100, mientras que en Alemania el aumento experimentado en razón de la más lenta expansión de la fuerza motriz, en el mismo período importó sólo el 18'4 por 100.

**Lea Vd. diariamente**

# ABC

Corresponsal en Córdoba:

**FRANCISCO QUESADA**

## AUTOMOVIL "CITROEN"

*Se vende un automóvil «CITROEN» tipo Príncipe de Asturias, de 6/8 H. P. tres plazas, recién pintado, neumáticos seminuevos y en perfecto estado de marcha. Informarán en la Redacción de*

CORDOBA AUTOMOVILISTA - Claudio Marcelo, 21

## Indicaciones para los peatones en París

Desde primeros de Enero, en virtud del principio legal: «Se considera que nadie ignora la Ley»; todo el que circule a pié por París deberá saberse de memoria esta verdad fundamental: «LAS ACERAS DE LAS VIAS PUBLICAS ESTAN RESERVADAS A LOS PEATONES; LAS CALLES ESTAN RESERVADAS A LOS VEHICULOS».

Todo el que se niegue a saberse de memoria este reglamento, tan sencillo, en apariencia, será inmediatamente detenido por las manos justicieras de un agente de Policía.

El peatón consciente y enemigo de las estridencias, deberá esperar para cruzar la calle a que surja a su paso UNO DE LOS DOS MIL CAMINITOS SEMBRADOS DE CLAVOS, QUE SE HAN RESERVADO PARA CRUZAR DE UNA ACERA A OTRA DENTRO DE LA PERIFERIA DE PARIS.

Pero no deberá considerar su vida a salvo, aunque se sepa de memoria el reglamento y lo aplique estrictamente pues podría muy bien sucederle lo que le ha pasado a un abogado de París, el señor Harry Bossu, quien, adelantándose dos días antes a las órdenes del prefecto, cruzaba la calle con todo cuidado por uno de estos caminitos sembrados de clavos, cuando un autobús lo aplastó sin miramiento alguno.

**Talleres Tipográficos "La Ibérica".-Córdoba**



## Problemas automovilistas

El automovilismo, considerado en España únicamente como un medio de rendir fabulosas ganancias al Erario público, con la constante tributación que le impide un normal y favorable desarrollo, no se ha concebido, al menos por los que debían tener un interés directo en la progresión continua de nuestro Comercio y de nuestra Industria, como la panacea llamada a dar vida y a sembrar sus excelencias incalculables, por los más recónditos rincones de la nación.

Y así podemos observar que continuamente surge un nuevo impuesto—nueva coacción moral—que impide el desarrollo de una Industria cuyo poderío traería anexo el de la mayoría de las pertenecientes a nuestra patria.

Los Aranceles, el mayor obstáculo para el automóvil 1930-31, son una rémora que no debe subsistir en las condiciones en que hoy están. Se impone una rebaja saludable, si queremos evitar la ruina de numerosas industrias y de infinidad de obreros que viven por virtud de las innúmeras facetas de la Industria del automóvil.

Aranceles, impuestos, malas carreteras, son los fantasmas que constituyen barrera infranqueable para el progreso del transporte-motor, lo que ha sido causa del enorme decrecimiento de las compras de automóviles y accesorios, experimentado por las casas que regentan ese negocio, en otros tiempos uno de los más florecientes.

La restricción impuesta a la importación de automóviles extranjeros, que se ha convertido en una desmesurada valoración de aquéllos, ha irrogado un serio quebranto a la prosperidad nacional.

Los capitales, con muy buen acuerdo, restringieron sus pedidos en tanto la situación no varíe; los medios de transporte, al encarecerse—se entiende el automóvil—han experimentado sensible merma en la demanda; rentistas que tenían como único medio de dar salida a un dinero sin fruto, el viajar en cómodos coches, adaptándose a la par a los mayores refinamientos de la industria, han decidido el comprar autos viejos, ya que no usados, o lo que es más de lamentar, a suprimir tal medio de locomoción por considerarlo un tanto gravoso para sus caudales, y limitando el viaje de placer al puramente necesario, hicieron imposible la circulación beneficiosa del dinero, volviéndolo al consabido y coercitivo papel del interés a plazo fijo.

Por contraste, los que por ineludible precisión continuaban y continúan sosteniendo el automóvil, apuran hasta lo último el material viejo que en otras épocas ya se habría desechado; las piezas viejas, que paralizan la mano productora, resultan más solicitadas por más económicas a las de fábrica; las cámaras sufren igual procedimiento; pierde el vendedor, el comprador y el obrero.

El primero se ve relegado a una forzosa inactividad, que le impide sostener sus establecimientos y con él a numerosos obreros; el segundo compra más caro lo que no deja de ser material viejo y que no le ha de rendir el necesario producto, y el trabajador se encuentra ante el pavoroso problema de los sin trabajo, que a cada instante, por el negativo provecho del Estado, le pone en el trance de morir de hambre.

La Industria debe volver por sus fueros. Es preciso hacer comprender que el automovilismo precisa de ayuda, no de trabas. Que cuantas facilidades se le dispensen, mayor será la intensificación de industrias en forzoso paro, que lógicamente contribuirán después al Tesoro, con el margen exigido de sus utilidades. Y en fin, que los esfuerzos que se realicen por el mayor auge del factor automóvil, redundará en beneficio de la nación.

---

## La importación de automóviles

«La Vanguardia» ha publicado una interesante información, según la cual se llegará en plazo breve a un acuerdo entre Francia y España que pondrá término a la grave crisis del comercio de automóviles, determinada por la última tarifa arancelaria.

Según dicha información, por virtud del acuerdo se llegará aproximadamente al estado de cosas anterior, de modo que pueda reanudarse el comercio de automóviles, paralizado.

El colega añade que de este acuerdo serán exceptuados los coches de lujo, para los que regirá una tarifa especial y asegura que en plazo breve se llegará en este punto a un «modus vivendi» entre España y Francia.

Asimismo afirma que se resolverá de una manera análoga la situación en lo referente a los automóviles importados de Italia y cree que no será difícil que logrado ésto se llegue también a un acuerdo semejante con los Estados Unidos.

CORDOBA AUTOMOVILISTA

**PIANOLAS AEOLIAN** Representación exclusiva - **AUTOPIANOS** Las mejores marcas nacionales y extranjeras

**PIANOS** Precios de fábrica — Garantía de solidez y duración  
— — — Facilidades a plazos — — —

**INSTRUMENTOS para BANDA y ORQUESTA** -Presupuestos gratis accesorios de todas clases-

**Armonios — Gramófonos — Rollos — Discos**

**Claudio Marcelo, 13 — CORDOBA — (Frente a la Campana)**

**Viuda de Martínez Rucker**

Catálogos gratis—Visite la Exposición

---

---

**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 Daverios  
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**

---

---

**PEDRO LOPEZ E HIJOS**

**BANQUEROS**

**REPRESENTANTES DE LA COMPAÑIA**

**ARRENDATARIA DE TABACOS**

**TELEFONO 1226**

**CORDOBA**

## El Chevrolet 1931

No obstante no haber sido introducidos cambios mecánicos radicales en los coches de esta marca construídos para lanzar al mercado durante el año en curso, los productos que forman esta nueva serie, ofrecen al automovilista numerosas ventajas de todo orden entre las que citaremos aquí: mayor baratura, aumento de la distancia entre ejes, carrocerías más espaciosas y otros varios detalles que propenden a acentuar la suavidad de la marcha, la facilidad de la conducción y la belleza de su aspecto.

El surtido para este año comprende nueve modelos, en vez de los ocho del año pasado. El nuevo modelo para 1931 es un cupé con ventanas laterales traseras. El sedán club ha sido reemplazado por un sedán «especial», el que, como todos los demás modelos, tiene la carrocería y el capó más largos, a consecuencia de la mayor distancia entre los ejes, la cual es ahora de 109 pulgadas (2,7 metros).

Entre los mejoramientos mecánicos introducidos figuran como principales: la mayor rigidez del motor, con la que se elimina casi por completo la vibración, y la de la caja del cigüeñal. Los levantas válvulas y los encajes esféricos de su parte superior, que antes se presentaban en dos piezas interconectadas, forman ahora un solo grupo, con lo cual se ha evitado una posible fuente de vibración y ruido. El sistema de enfriamiento presenta también algunos cambios. Sobre la bomba de aceleración del carburador se ha colocado una funda de caucho, que la protege contra la humedad y contra la congelación en el invierno.

Los revestimientos del embrague son ahora del tipo moldeado, en lugar del tipo tejido de antes. Otro importante cambio en este órgano es el empleo de un cojinete de bolas para la guía, en vez del buje sencillo de bronce. Para facilitar las reparaciones, la caja de cambio de marcha puede ahora quitarse con facilidad, sin que sea preciso tocar la caja del embrague.

---

**Los espíritus mediocres condenan todo aquello que sobrepasa a sus alcances.**

**Rochefaucaudl.**

## Autobuses con trolley

Después de tres meses de ensayos, la ciudad de Chicago ha decidido adoptar los autobuses de trolley como medio de procurar a millares de trabajadores, empleados, visitantes, etcétera, en la gran metrópoli, transporte cómodo y eficiente. A imitación de Chicago, la ciudad de Detroit ha inaugurado el mismo tipo de servicio, con cinco tranvías por vía de iniciación.

Este nuevo tipo de vehículo se considera el adelanto más destacado en materia de transporte urbano, desde que el tranvía eléctrico vino a substituir al de tracción de sangre. Los coches toman la fuerza de un doble sistema aéreo y van accionados por un control de pedal de tipo «V. A.» (variable automático) y dos motores de alta velocidad 50 HP., 600 voltios, conectados por engranaje, a una razón de 10,25 a las ruedas traseras del vehículo.

Estos vehículos son un modelo de comodidad y conveniencia para los pasajeros. En invierno, la temperatura se mantiene a un grado uniforme por medio de unos caloríferos eléctricos, existiendo además ocho ventiladores que permiten la circulación libre de aire fresco. El retardo en la marcha se obtiene en condiciones de máxima seguridad por medio de frenos neumáticos y de emergencia, de accionamiento manual.

La extrema adaptabilidad de estos coches es probablemente la más destacada de sus características. El margen de desviación del coche es de 3,7 metros, a uno y otro lado del trolley, y esto desde luego permite el que llegue hasta el bordillo de la acera para que monten o desciendan los pasajeros, así como para adelantar a otros vehículos parados o que vayan demasiado despacio.

Lo sorprendente de la nueva forma de tracción es que puede instalarse en lugares en donde ya exista la línea aérea casi en una noche. El empleo de la corriente eléctrica supone alta comodidad y conveniencia para el público, ya que elimina el mal olor de los gases de la combustión de la gasolina, permite una aceleración suave por medio del control de pedal y garantiza un funcionamiento eficiente y de la mayor confianza en virtud de la superioridad en el funcionamiento del material eléctrico.

---

**Fomenta el Turismo. Con ello, tu Provincia evolucionará rápida y constantemente.**

## La competencia y las escuelas de chofer

Una investigación realizada hace poco en Nueva York demostró que durante el año pasado el número de escuelas para enseñar el manejo de automóviles había aumentado en forma notable, y los precios anunciados por estas escuelas no justifican la gran expansión del negocio.

El diario neoyorquino «The New York World» llevó a cabo una investigación con el fin de comprobar cómo era que este negocio se había popularizado con tanta rapidez.

Se descubrió que, aunque algunas escuelas funcionaban en forma que no daban lugar a objeciones, pues en realidad salían de ellas conductores bastante competentes dentro del tiempo especificado, muchas no se conducían en un plano tan elevado, y se aprovechaban de la ignorancia de los nuevos conductores llenando los caminos, al mismo tiempo, de incompetentes. En algunos casos se llegó a comprobar que el territorio de la Unión había sido dividido en zonas para estas escuelas de mala fe, y hasta los comerciantes honestos eran atemorizados si intentaban establecerse en territorio prohibido.

1.—Cobrar extras al candidato a conductor, diciéndole que era tan incompetente que el inspector que lo examinaría tendría que ser sobornado, y que el instructor podría «arreglar» el asunto por cierta suma. El precio corriente por una serie de diez lecciones es de 10 dólares, y una suma igual era solicitada, además, para fines de soborno. Algunas veces el instructor simplemente se metía el dinero en el bolsillo y corría el riesgo de que el nuevo conductor fuera o no aprobado. En otros casos el inspector realmente recibía una participación.

2.—Anunciar un curso de 10 dólares, y luego incluir gastos por el uso del coche, nafta, etcétera, hasta hacer elevar la cuenta a 50 dólares.

3.—Cargar sumas exorbitantes por llenar certificados y apresurar su trámite, cuando estos servicios se obtienen gratuitamente en las oficinas de permisos del Estado, en Norte América.

4.—Cobrar a los nuevos conductores para que una persona de la escuela dé el examen en lugar de ellos cuando tienen algún impedimento físico, aconsejándoles cómo deben evitar toda responsabilidad en los accidentes y delitos, dando nombres y direcciones falsas al solicitar las chapas.

Los reporteros del «World» asistieron a las

distintas escuelas de conductores existentes en la ciudad, y se enteraron de estas cosas en forma bien directa. A uno se le dijo que tomando un curso «especial» de 25 dólares, podría conseguir un permiso, aunque su vista fuera mala; otro pagó 47 dólares por varios «extras» que se le sumaron a un curso anunciado por 10 dólares, pagando por manejar en el campo, en el tráfico y por lecciones sobre reglamentos del tráfico exigencias sobre los faros delanteros, etcétera. Se llegó hasta cobrarle 6 dólares por el automóvil en que debía dar examen, aunque las agencias de automóviles, que venden coches a nuevos conductores, generalmente incluyen en el precio del automóvil un curso de aprendizaje y uso gratuito del coche para la prueba.

A otro conductor en perspectiva, que se inscribió para un curso, se le dijo después de varias lecciones, que él era un caso extraordinariamente difícil, y que al parecer tendría mucho trabajo en ser aprobado por el examinador; pero que con lecciones privadas, a 100 dólares, la dificultad sería salvada.

## Por Patriotismo

Debéis engrasar  
vuestros coches  
y maquinarias

CON EL

LUBRIFICANTE ESPAÑOL A BASE DE  
ACEITE DE OLIVA MARCA "DOBON"

DEPOSITARIO EXCLUSIVO EN CORDOBA:

DON MANUEL MOLINA ALBA

Plaza de Colón, 32

TELEFONO 1757

# BOCINAZOS

¡Paf...!

El Automóvil Club de Roma, está organizando una reunión automovilística internacional, que tiene por meta Roma. Las llegadas deben tener lugar el 23 y 24 de Abril.

La reunión comprende pruebas y concursos que habrán de disputarse en los alrededores de la capital.

Los automóviles serán divididos, según número de cilindros, en dos categorías: primera, coches hasta dos mil cilindradas; segunda, coches de más de dos mil cilindradas.

Los concurrentes, en el momento de salir de la ciudad donde inicien el viaje, deberán presentarse con un folio que les será enviado, al Automóvil Club local, quien anotará en dicho folio, la hora y el día de la salida.

El paso de los concurrentes por la frontera italiana, deberá ser anotado en el folio de salida del Automóvil Club regional italiano más próximo a la frontera de entrada; o, si existiese, en la oficina de asistencia automovilista del «raci». La meta se hallará en el Automóvil Club de Roma.

Con motivo de esta importante reunión, el Automóvil Club, de Roma, organizará un concurso de elegancias de las carrocerías de automóviles.

¡Paf... paf...!

Los automóviles de los usureros, cuando transportan a sus dueños, son como carrozas fúnebres que llevan a un muerto. Ese muerto es el sentido de la generosidad, que no tuvo nunca albergue en el corazón del propietario del coche.

JUAN VIRAJE

## Plaza de Toros de Pozoblanco

Se arrienda para fechas sueltas de la temporada y días de feria, solo para festivales taurinos.

Para tratar con Arturo Cobos, Ayuntamiento, 4, Pozoblanco.

## Servicio telefónico en las carreteras

El A. C. de Suiza ha puesto en práctica una interesante iniciativa. Va a dotar todas las carreteras de montaña de un servicio telefónico permitiendo solicitar auxilio en casos de necesidad.

En las rutas de montaña provistas de un servicio telefónico S. O. S., se ha dispuesto la colocación de una placa indicadora de 80 por 60 centímetros ostentando en rojo sobre fondo blanco el texto siguiente en francés, alemán e italiano: «A. C. S. Servicio telefónico de socorro Teléfono S. O. S.»

En las carreteras se sitúan varios puestos telefónicos, bastante cercanos entre sí, instalados bien sea en domicilios de particulares, bien sea en refugios, todos ellos accesibles a los usuarios de la ruta. En el exterior de las casas donde se encuentren dichos puestos figuran placas dando a conocer la existencia de los mismos.

Por otra parte, entre los postes y a intervalos no superiores de un kilómetro otras placas indican dónde se hallan los puestos telefónicos más cercanos en las dos direcciones.

Junto a los aparatos telefónicos situados fijan tablillas indicando el médico, ambulancia o puesto de policía más próximos para acudir.

Las peticiones telefónicas son gratuitas para los automovilistas y demás usuarios de la venta.

## LOS NEUMATICOS

Los neumáticos deben cambiarse de vez en cuando de una rueda a otra para distribuir en forma más pareja el desgaste y para conseguir que den un mayor rendimiento. La rueda trasera derecha es la que más se gasta, por ser la que hace más esfuerzos cuando el coche es llevado sobre carreteras de mucho tráfico, y, además, transmite la fuerza del motor. En la parte delantera del coche también el neumático de la rueda derecha es el que está sujeto al mayor desgaste. Le sigue el de la rueda izquierda trasera y por último el de la rueda delantera izquierda. Aparte de este cambio de neumáticos, es también de aconsejar el dar vuelta al neumático en la llanta para neutralizar el desgaste lateral causado por el combado de las ruedas delanteras. Si se toman estas precauciones, la vida de los neumáticos se prolongará considerablemente.

## Notable combinación del aeroplano y el automóvil

Según los comentarios que recogemos de la prensa automovilista norteamericana, han despertado inusitado interés las declaraciones hechas por Clarence M. Young, Subsecretario de Comercio de los Estados Unidos, con motivo de la combinación del aeroplano y el automóvil realizada por la Hupp Motor Car Corporation.

De acuerdo con los planes de Hupmobile, varios de sus agentes fletaron cierto número de aeroplanos comerciales para transportar a Detroit a los compradores que quisieran recoger sus coches en la fábrica y regresar con ellos por carretera.

El Subsecretario de Comercio se mostró vivamente interesado en la idea de transportar más de 200 compradores en aeroplano, estimándolo como «una meritoria innovación que demostrará a la clientela de un método de transporte las ventajas que posee el otro medio de locomoción, a la par que hará resaltar el hecho de que el aeroplano y el automóvil no compiten en servicio, sino que se complementan en sus

respectivos campos de acción, en beneficio del público».

Comparten esta opinión del funcionario público los diversos peritos aeronáuticos y autoridades gubernativas y municipales que participaron en la primera caravana, organizada por Hupmobile en 1929 con notorio éxito, integrada por once trimotores Ford y un buen número de aeroplanos más pequeños.

A más de los compradores que utilizaron la vía aérea, un número bastante crecido hizo el viaje por ferrocarril, reuniéndose en Chicago con las autoridades municipales, funcionarios de Hupmobile y directores del aeródromo de Ford para dar la bienvenida a los viajeros del aire.

Pocas horas después de aterrizar en Detroit, todos fueron obsequiados por Hupmobile con un almuerzo en el hotel Detroit-Leland. A la mañana siguiente fueron transportados a la fábrica, donde después de un interesante recorrido de la misma, recogieron sus respectivos coches y salieron con rumbo a sus residencias, guiados por escoltas policiales suministradas por los municipios de Detroit y Dearborn y el Estado de Michigan.

---

# RENAULT

Vende sus nuevos modelos al precio antiguo

## Sociedad Anónima Española de Automóviles

# RENAULT

Sucursal de Córdoba:

GRAN CAPITAN, NUM. 13

# CHEVROLET

Camiones y Automóviles

**MODELOS 1931**

REPRESENTANTE:

**JOSE GIMENEZ MORENO**

GARAGE CERVANTES

Avenida de Cervantes, 16

CORDOBA

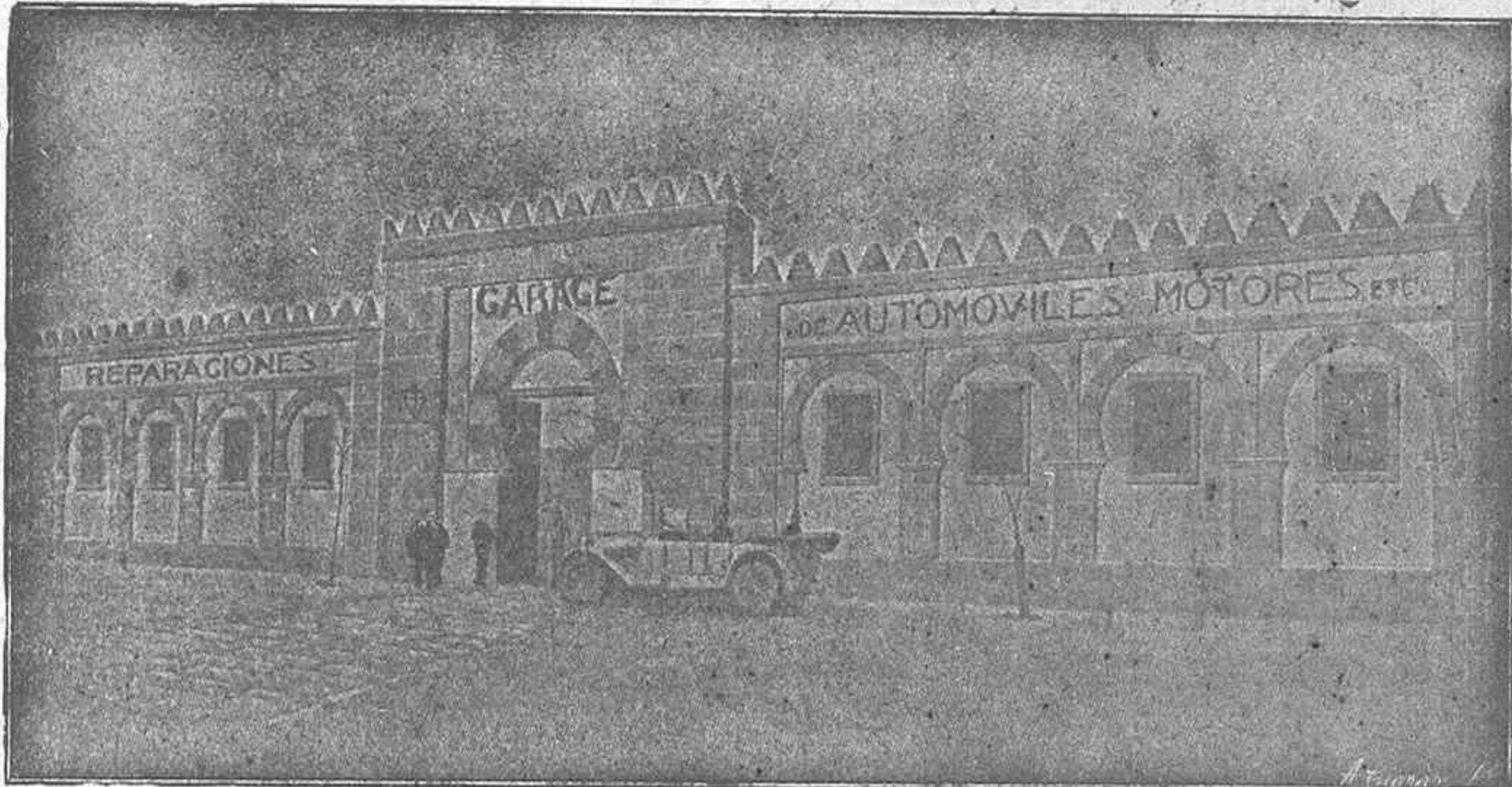
TELEFONO 1909

Piezas de recambio CHEVROLET - Taller de reparaciones

**Sociedad Anónima SERRALEON**

INDUSTRIA, NÚM. 4 (CERCADILLA).-CORDOBA

STOCK BERGOUGNAN



STOCK BERGOUGNAN

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, Cogi-

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

Telegramas y Telefonemas: SERRALEÓN.-CORDOBA

# AUTOMOVILES Y CAMIONES

*for Economical Transportation*



## CONCESIONARIOS



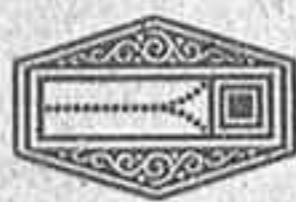
para los partidos judiciales  
de Lucena, Aguilar, Baena,  
Cabra, Priego, Castro del Río  
y Rute



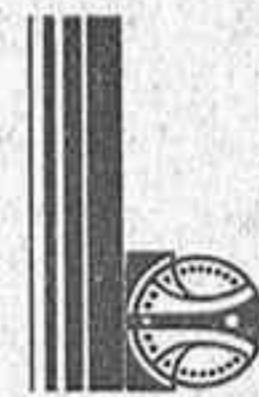
# Baltanás y Antrás, S.A.

## Garage Español

### LUCENA



Gran stock de piezas  
legítimas



# “CHEVROLET”