



# CÓRDOBA AUTOMOVILISTA

234



## Radio receptores para

# ◆ Automóvil ◆

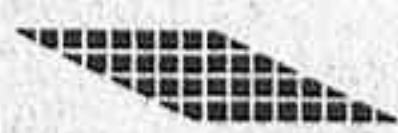
Marca **SPARTON** - Modelo de seis válvulas - Superheterodino

Haga sus excursiones aún más agradables, instalando uno de estos receptores en su automóvil.

El aparato completamente equipado y montado al precio de  
- - - 825 PESETAS - - -

VENTA EXCLUSIVA:

## Martínez Rücker, Sdad. Ltda.



CLAUDIO MARCELO, 13

CÓRDOBA



# PEDRO LOPEZ E HIJOS

BANQUEROS

REPRESENTANTES DE LA COMPAÑIA

ARRENDATARIA DE TABACOS

TELEFONO 1226

## CORDOBA

---

---

### CARBONELL Y COMPAÑIA S. EN C.

CASA CENTRAL EN CORDOBA (FUNDADA EN 1866)

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

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

COMPRA-VENTA DE CEREALES Y LEGUMBRES

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

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

---

---

## EL MANANTIAL

## Vda. de José Laguna Fuentes

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

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



# CORDOBA AUTOMOVILISTA

Año XIII

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

Núm. 234

Oficinas: Morería, 14, pral.

DIRECTOR: FRANCISCO QUESADA

TELÉFONO NÚM. 1000

1.º DE FEBRERO DE 1935

## La Industrialización del Correo

Muchas veces se ha hablado de la industrialización del Correo, pero casi siempre en términos vagos e imprecisos del mismo modo que se habla del problema de los transportes o del problema de las comunicaciones, sin que en realidad se sepa en qué consisten esos problemas, cuáles son sus términos y cuál su resolución.

La industrialización del Correo parece consistir en convertir ese servicio público en un negocio industrial en beneficio del Estado, si es éste el que lo dirija y administre, o en beneficio de una empresa privada, si se diera el caso, improbable, de que el Estado enajenara la explotación. Pero es el caso que la industrialización ya existe de una manera rudimentaria y hasta si se quiere ilógica, pero existe en realidad, porque el Estado sigue obteniendo beneficios del servicio postal y estos beneficios tienen carácter industrial. Claro es que el Estado no se lucra con ellos, sino que los dedica a otros gastos públicos. Precisamente por eso es una cosa vacía de sentido hablar del «Estado-patrono» como hacen de continuo los sociólogos de baratillo que tanto abundan actualmente en todas las esferas sociales y que no se distinguen por otra cosa que por una portentosa facultad de asimilación de todas las tonterías que se di-

cen en la prensa, en las tertulias políticas y en los libelos que infestan los kioscos de periódicos.

El Estado obtiene beneficios de carácter industrial del servicio de Correos. La industrialización queda por tanto reducida a una «reorganización» en virtud de la cual se asemeje la estructura del Correo a la de una empresa industrial importante, especialmente a la de una Sociedad anónima.

De modo que, más que de industrializar, de lo que se trata es de «independizar» el servicio, relajando los vínculos que lo unen al Estado o usando términos más precisos «descentralizándolo». Es precisamente la descentralización por «servicios» de que hablan los economistas y que tiene por fundamento el hecho incontrovertible de que el Estado, por multitud de causas, «es menor de edad» y, por tanto, incapaz de organizar empresas o servicios en forma semejante o como lo efectúa la iniciativa privada, la empresa privada. Este es el más formidable argumento que se esgrime en contra de la nacionalización de los ferrocarriles. El Estado carece de genio industrial y de iniciativa. El interés de los funcionarios que dirigen los servicios no es ni puede ser nunca el mismo que el de un Consejo de Administración que maneja sus



propios intereses o que el del propietario de una empresa. De esa incapacidad del Estado, patente hasta en los menores detalles (obsérvese la tradicional suciedad de las oficinas públicas y compárese con el orden y el aseo de un establecimiento privado, de un Banco, por ejemplo), nace el burocratismo, lacra terrible de los pueblos modernos y toda esa larga serie de trámites, formulismos y triquiñuelas que constituyen la esencia de la Administración pública.

Hemos dicho que la independencia de gestión es lo que erróneamente denominan algunos industrialización del servicio. Pero esa independencia de gestión ¿es posible? En todo caso ¿a quién había de confiarse? ¿A los propios empleados? ¿Quién podría garantizar el éxito del procedimiento? No; esa independencia de gestión sólo puede referirse a independencia de organización, es decir, a que el Correo se baste a sí propio, a que sus gastos y sus ingresos sea él mismo quien los administre.

Indudablemente el servicio postal debiera dar un rendimiento mucho mayor. Las cantidades que el Estado deja de percibir por insuficiencia de franqueo, que no puede comprobarse por falta de elementos y de organización, son muy considerables. Las pérdidas originadas por el contrabando de correspondencia y por deficiencias del Correo interior son también muy importantes. La escasez de elementos materiales, la complicación inútil de muchos servicios y la errónea distribución del personal, son también factores que juegan un papel importante en el capítulo de rendimientos del Correo y en sentido naturalmente restrictivo. Una reorganización profunda, bien meditada y llevada a cabo con decisión, produciría en seguida un notable aumento en los ingresos. Claro es que esa reorganización supone gastos cuantiosos que podrían realizarse emitiendo papel con la garantía del propio servicio. Para esto el Correo habría de gozar de independencia administrativa. Los gastos e ingresos no figurarían en el presupuesto general del Estado. Este sería copartícipe de los beneficios, sin que en ningún caso éstos pudieran ser menores de los que obtiene en la actualidad, con lo que quedaría suficientemente a cubierto de toda pérdida. El Correo fabricaría por su cuenta los sellos de franqueo y se encargaría de su distribución y venta, gozaría de completa libertad para fijar tarifas y para reglamentar servicios y poseería personalidad jurídica para actuar como tuviera por conveniente.

El personal se hallaría directamente interesado en los beneficios reservándole una parte

de los mismos. La dirección de los servicios recaería en personas de verdadera competencia y en un Consejo de Administración presidido por el ministro.

La articulación de un proyecto de esta envergadura es tarea larga y difícil, pero no imposible ni mucho menos si existiera un verdadero espíritu de reforma y de modernidad y si pudiera contrarrestarse alguna vez el peso muerto de la eterna rutina que esteriliza todo esfuerzo generoso y malogra siempre toda elevada iniciativa.

JULIAN REIZABAL

---

**Relación de las autorizaciones de 2.<sup>a</sup> clase para conducir vehículos con motor mecánico expedidas por la Jefatura de Obras Públicas de esta provincia durante el mes de Enero de 1935**

Del número 6.190 al 6.207

Don Rafael Folch Jou, vecino de Helechal (Badajoz); don Bernabé García Benítez, de Pedroche; don Federico García Ariza, de Córdoba; don Anastasio Leal Martín, de Hinojosa del Duque; don Francisco Molina Fernández, de Posadas; don Pedro Pablos Barbudo, de Córdoba; don Natalio Blanca Lara, de Bujalance; don Manuel Avila Solís, de Córdoba; don Miguel López Valverde, de Aguilar de la Frontera; don Antonio Prieto Luque, de Montilla; doña Angeles González Clémentson, de Córdoba; don Alfredo Barrera Pineda, de Peñarroya-Pueblonuevo; don José Martínez Moreno, de Villaviciosa de Córdoba; don Federico Blanco Cardador, de Pozoblanco; don Demetrio Sillero López, de Montalbán; doña María de la Soledad González Clémentson, de Córdoba; don Luis Castro Buenosvinos, de Bujalance y don Federico Gnamm Zeller, de Córdoba.

---

**Relación de las autorizaciones de 1.<sup>a</sup> clase para conducir vehículos con motor mecánico de 2.<sup>a</sup> y 3.<sup>a</sup> categoría expedidas por la Jefatura de Obras Públicas de esta provincia durante el mes de Enero 1935**

Del número 1.074 al 1.076

Don Antonio Zugrañes Velasco, vecino de Córdoba; don Vicente Gómez Acosta, de Córdoba y don Julio Mateos Bermejo, de Córdoba.





# Firestone-Hispania S. A.

Fábrica y Oficinas Centrales en BASAURI - Apartado 406 - Teléfonos 17827-28-29 - BILBAO

**SUCURSALES:**

MADRID. General Pardiñas, 50. Teléfono 51724  
BARCELONA. Claris, 92. Teléfonos 80123-24  
SEVILLA. San Pablo, 35-41. Teléfono 26332  
VALENCIA. Colón, 15. Teléfono 10567  
CORUÑA. Juana de Vega, 56-60. Teléfono 2940

**DEPOSITO:**

MURCIA. Plaza Belluga, 3. Teléfono 1123

FIRESTONE - HISPANIA. S. A.	
Apartado 406	BILBAO
Sírvese remitirme gratis su folleto EL CUIDADO DE LOS NEUMATICOS	
Nombre .....	
Dirección .....	
Población .....	



## La calefacción y el coche moderno

No hace mucho tiempo que el intentar un viaje largo en automóvil traía consigo una serie de preocupaciones debidas, no sólo a la escasa garantía que ofrecían aquellos vehículos, respecto a la probabilidad de llegar al sitio deseado, sino también y muy especialmente por su suciedad, molestias, cansancios, etc., que constituían una verdadera tortura. Generalmente, después de mucho pensarlo, se optaba por otro medio de locomoción.

El automóvil moderno se caracteriza por todo lo contrario. Es tal la suavidad de movimientos, estabilidad, limpieza, seguridad y rapidez, que, sin cansancio alguno, se pueden emprender los mayores viajes con la absoluta seguridad de que, lejos de causar molestia alguna, constituirá un verdadero placer.

El coche moderno, además de seguro, es, francamente, confortable. En algunos se nota la falta de un detalle que consideramos indispensable complemento a todas las comodidades conseguidas, y es «la calefacción».

Claro está que existen y se utilizan almohadillas, mantas, guantes, etc., que, eléctricamente, producen una elevación local de temperatura, que, indudablemente, confortan un poco en los días fríos del invierno, pero que, a más de carecer de la eficiencia deseada, tienen el inconveniente de consumir mucha energía y ser complicado y costoso su entretenimiento.

El motor de automóvil es una fuente de energía calorífica susceptibles de proporcionar una calefacción central para el coche, sin gasto supletorio alguno de entretenimiento, y con uno, muy pequeño, de instalación.

El calor desprendido por el motor puede ser utilizado de dos maneras diferentes: según se aproveche el correspondiente a los gases de escape, o bien el del agua de la refrigeración.

El del agua de la refrigeración no se suele emplear por lo complicado y costoso que resulta la instalación para tal efecto. Es, simplemente,

una calefacción central por agua, cuya caldera es el motor.

La utilización del calor de los gases de escape es la corrientemente empleada, pues a más de no requerir más que un insignificante gasto de instalación, se hace con suma facilidad y proporciona la temperatura necesaria para no notar el frío.

Consiste en un embudo colocado detrás del radiador y delante del motor, que toma directamente aire frío y puro de la atmósfera y que, por mediación de unas tuberías que envuelven el tubo de escape, lo conducen a una o varias bocas de calor dispuestas convenientemente en el interior de la carrocería, a una temperatura que se regula por medio de unas llaves especiales.

Este sistema permite conseguir, sin olor y sin riesgo alguno de incendio, la calefacción suficiente que requiere el confort de todo coche moderno.

---

## LOS GASES DEL ESCAPE EN INGLATERRA

Un ingeniero mecánico de la universidad inglesa de Liverpool ha encontrado, según se anuncia, la forma de hacer inocuos los gases producidos por las explosiones de los motores. Para obtener este resultado, el inventor ha revestido el interior de las cámaras de explosión del motor con bauxita, de modo que el óxido de carbono y los productos del petróleo incompletamente quemados se consuman al contacto de aquel producto, siendo así expulsados, de los gases producidos por la combustión, el hidrógeno y el anhídrido carbónico solamente, que son inofensivos.

Esta aplicación de la bauxita en las cámaras de explosiones de los motores fué experimentada ante un núcleo de técnicos, quienes pudieron comprobar sus resultados satisfactorios y eficaces, aún desde el punto de vista del funcionamiento del motor.



# Asria. Bancaria Clarnus

Diputación, 309, entresuelo, 1.<sup>a</sup>  
(entre Bruch y Lauria)

**BARCELONA**

Horas de despacho: de 9 a 12  
Teléfono 20302

---

**Préstamos de dinero y de grandes capitales en hipotecas o documento privado, etc. y sobre toda clase de fincas urbanas y rústicas, etc. (Tramitación rápida y reservada)**

---

En todas las poblaciones y pueblos de España se facilitan préstamos de capitales en metálico, desde 25.000 hasta 3.000.000 de pesetas. Con la garantía, para el peticionario que solicita el préstamo, de nuestra rigurosa reserva. Tipo de interés, desde el 5 por 100 anual. Pago de intereses, por trimestres o semestres vencidos, sin recargos ni apremios. Tiempo de duración de las operaciones de préstamos, (plazo de vencimiento), desde 1 hasta 20 años, o sea por el número de años que se convenga, indistintamente a corto o largo plazo, con derecho en el vencimiento a prórroga o aplazamiento, libre de recargo y apremio, siempre y cuando se esté al corriente de pago de intereses.

Condiciones para la devolución del capital prestado con facilidades y ventajas para la amortización voluntaria, o sin ella; la amortización voluntaria puede efectuarse indistintamente o conjuntamente por los procedimientos de parcial, mixta y total.



## En Norte América se hacen préstamos para reparar autos

Siguiendo la creciente popularidad del sistema de pagos a plazos que están empleando al presente para casi todas las cosas, la National Standard Parts Association nos anuncia ahora que una Compañía financiera, con más de 300 sucursales en los Estados Unidos, ha puesto en práctica un plan para hacerles préstamos a los dueños de automóviles.

La dicha Compañía financiera opera bajo las leyes de varios estados, y concede préstamos para reparar automóviles sin tener en cuenta lo viejo que éstos sean. La única garantía que exige la Compañía es una pequeña hipoteca en los muebles de la casa del que solicite el préstamo. Este sistema es más ventajoso que el corriente de exigir el título de propiedad del coche como garantía, pues las Compañías financieras no aceptan títulos de automóviles que tengan más de tres años de uso.

Las ventajas de este nuevo plan de préstamos para los talleres de reparaciones son las siguientes:

Los préstamos adquiridos de esta manera inducen a los dueños de automóviles a reparar sus coches cuando éstos los necesiten, y a ha-

cerles todas las reparaciones que requieran, pues no tienen que pagar toda la cantidad de momento.

Mientras más grande sea el trabajo de reparación que haga el taller, más grande será su ganancia, y bajo el plan de préstamo muchos trabajos pequeños se pueden convertir en grandes. Si el dueño de un coche puede obtener un préstamo con facilidad para reparar su automóvil, no es difícil inducirlo a que repare la carrocería y los guardafangos, que pinte el coche, que cambie los neumáticos y que compre todos los accesorios y haga todas las reparaciones que sean necesarias.

El plan de préstamos también contribuirá mucho a que los trabajos de reparaciones se hagan a base de contado.

Aumenta el crédito de la firma con los mayoristas y otras casas suministradoras con las cuales haga negocios.

Crea nuevos negocios para los mayoristas y fabricantes de piezas y suministros para reparaciones.

Hace que los clientes favorezcan al taller con trabajos pequeños que puedan necesitar de vez en cuando, lo cual no harían si debieran dinero al taller, pues les daría vergüenza y se irían a otra parte.

Bajo la presente situación los dueños de



ALAS

*Exija*

LA BUJIA DE LOS  
CAMPEONES.  
NUNCA FALLA

**CHAMPION**

CONCESIONARIO PARA ESPAÑA:  
FRANCISCO FLORES  
ESPINARDO MURCIA





automóviles cambian sus coches por nuevos menos frecuentemente y, por lo tanto, hay más trabajos de reparaciones.

Los préstamos a base de que sean exclusivamente para reparar automóviles, es buen negocio para todos los concernientes.

No hay duda alguna que la presente era requiere pagos a plazos. El dueño del automóvil necesita la reparación—el taller de reparación necesita obtener el trabajo—y el préstamo es un buen negocio para la Compañía financiera.

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

En período de información pública

## Se proyecta modificar el Código de la Circulación

Con motivo de la implantación del nuevo Código de la Circulación, se ha podido comprobar, al llevarlo a la práctica, lo complicado

que resulta acoplar a las necesidades generales una disposición de tal importancia, que ha venido, en algunos extremos, a causar trastornos, perjuicios y reclamaciones por parte de los elementos interesados en el automovilismo.

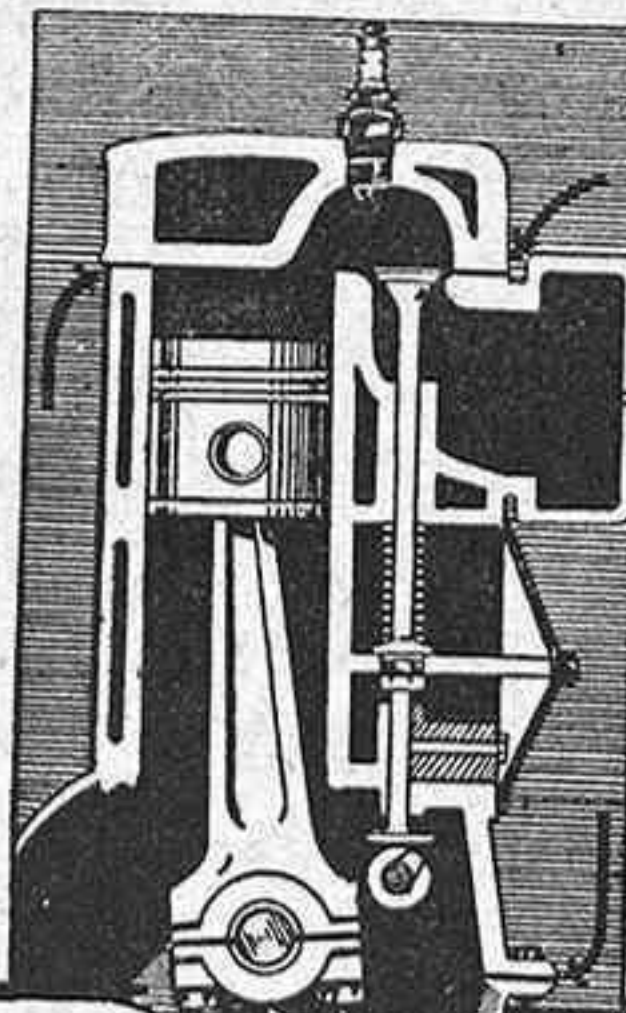
En su consecuencia, se ha dictado una disposición, abriendo información pública, y que dice así:

### PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS.

«La Comisión Interministerial encargada de la redacción del Código de la Circulación ha quedado restablecida por Orden Circular de la Presidencia del Consejo de Ministros de 17 de Enero de 1935 (Gaceta del 21) y abre información pública a la que podrán concurrir exponiendo las observaciones y reclamaciones que estimen pertinentes cuantas personas o entidades se consideren afectadas por las disposiciones del vigente Código de la Circulación, aportando aquellas por escrito en forma clara y concisa, con propuesta de redacción de los artículos de que en cada caso se trate.

Los escritos se dirigirán al señor Presidente de dicha Comisión, domiciliada en Goya, 8, Madrid, desde el día 11 hasta el 25 ambos inclusive del presente mes de Febrero.»

PERDIDA DE COMPRESION DEL MOTOR  
PERDIDA DE FUERZA



PARA EVITARLO, LAS JUNTAS DEL MOTOR HAN DE TENER UN AJUSTE HERMETICO SOLO LO CONSEGUIRAN CON EL AUTENTICO Y ÚNICO

# L'HERMETIC

NO ACEPTE LOS PRODUCTOS OFRECIDOS COMO SIMILARES PUES LA UNICA SEMEJANZA ES EL COLOR  
PIDALO EN SU GARAGE



**CORDOBA AUTOMOVILISTA**

**Relación de los vehículos de tracción mecánica matriculados en la provincia de Córdoba durante el mes Enero 1935**

<b>Núm.</b>	<b>MARCA</b>	<b>NOMBRE Y APELLIDOS DEL PROPIETARIO</b>	<b>DOMICILIO</b>
5380	Opel.. .. .	Don Miguel Córdoba Alférez.. .. .	Montilla
5381	Vauxhall.. .. .	» Nicolás Cruz Toro.. .. .	Lucena
5382	Blitz (C).. .. .	» Juan Antonio Tirado Rubio .. .. .	Pedroche
5383	Vauxhall.. .. .	» Manuel Bernal Blancafort.. .. .	Córdoba
5384	Ford.. .. .	» Pedro Laguna y Laguna.. .. .	Fernán-Núñez
5385	Dodge (C).. .. .	» Francisco Moreno Romero.. .. .	Santa Eufemia
5386	Chevrolet (C).. .. .	» Pedro Gómez Calero .. .. .	Villanueva de Córdoba
5387	Idem.. .. .	» José Cobos Ruiz.. .. .	Montilla
5388	Adler.. .. .	» José Linares Montero.. .. .	Priego de Córdoba
5389	Dodge (C).. .. .	Sres. Córdoba y Compañía .. .. .	Córdoba
5390	Fiat.. .. .	Don Manuel Roldán Cortés.. .. .	Cabra
5391	Idem .. .. .	» Julio Vizcaíno del Río .. .. .	Castro del Río
5392	Dodge (C).. .. .	» Vicente Rubio Postigo.. .. .	Idem
5393	Ford (C).. .. .	» Manuel Rubio Galán .. .. .	Dos Torres
5394	Austín.. .. .	» Juan Nadales Carmona.. .. .	Montemayor
5395	Fiat .. .. .	» Miguel Gómez Ramírez.. .. .	Lucena
5396	Ford.. .. .	» Carlos Arroyo Ballesteros.. .. .	Pozoblanco
5397	Blitz (C).. .. .	Harinera Andaluza, S. A.. .. .	Idem
5398	Chevrolet (C).. .. .	Don Juan Hidalgo Jurado .. .. .	Pedro Abad
5399	Austín.. .. .	» Nicolás Lamparero Narváez.. .. .	Córdoba
5400	Peugeot.. .. .	» José Madueño Serrano.. .. .	Pozoblanco
5401	Dodge (C).. .. .	» Antonio Reina del Pino.. .. .	Puente-Genil
5402	Federal (C).. .. .	Doña Amelia Lozano Sidro.. .. .	Priego de Córdoba
5403	Chevrolet (C).. .. .	Don Juan Luis Muñoz Galiano.. .. .	Bujalance
5404	Federal (C).. .. .	» Benito Lozano Martínez.. .. .	Córdoba
5405	Dodge (C).. .. .	» Juan B. Cabello Fernández.. .. .	La Rambla
5406	Chevrolet (C).. .. .	» Rafael de la Torre Berral.. .. .	Córdoba
5407	Idem.. .. .	» Antonio García Luna.. .. .	Villaralto
5408	G. M. C. (C).. .. .	» Sergio Sánchez Castilla .. .. .	Pozoblanco
5409	Citroen .. .. .	» Enrique Rodríguez Cabezas.. .. .	Montoro
5410	Opel .. .. .	Inspección Provincial de Sanidad .. .. .	Córdoba
5411	Dodge (C) .. .. .	Don Delfín Moreno Jurado.. .. .	Idem
5412	Citroen .. .. .	» José Santaella Ariza.. .. .	Baena
5413	Ford.. .. .	» Antonio González Vázquez.. .. .	El Carpio
5414	Opel.. .. .	» Antonio Porras Aguayo .. .. .	Córdoba
5415	Idem .. .. .	» Rafael Fernández Cano .. .. .	Fuente-Obejuna
5416	Berliet (C) .. .. .	» Francisco Alvear y Gómez de la Cortina.. .. .	Montilla
5417	Ford (C).. .. .	» Francisco Priego Luna .. .. .	Nueva Carteya

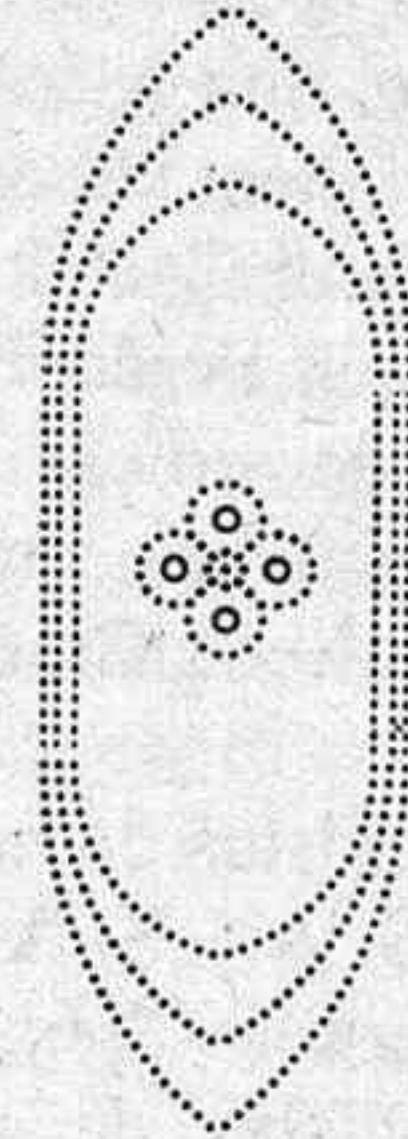
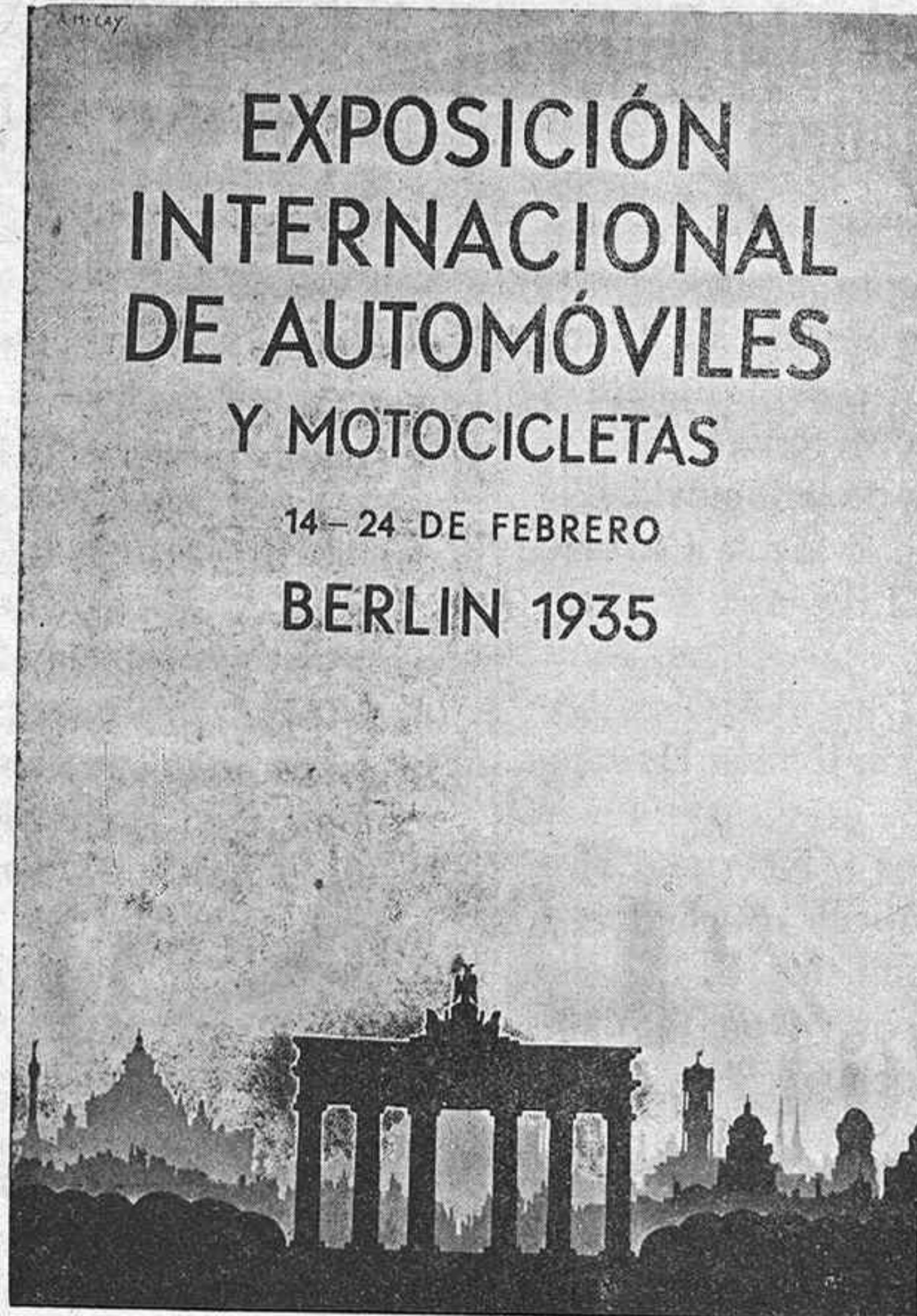
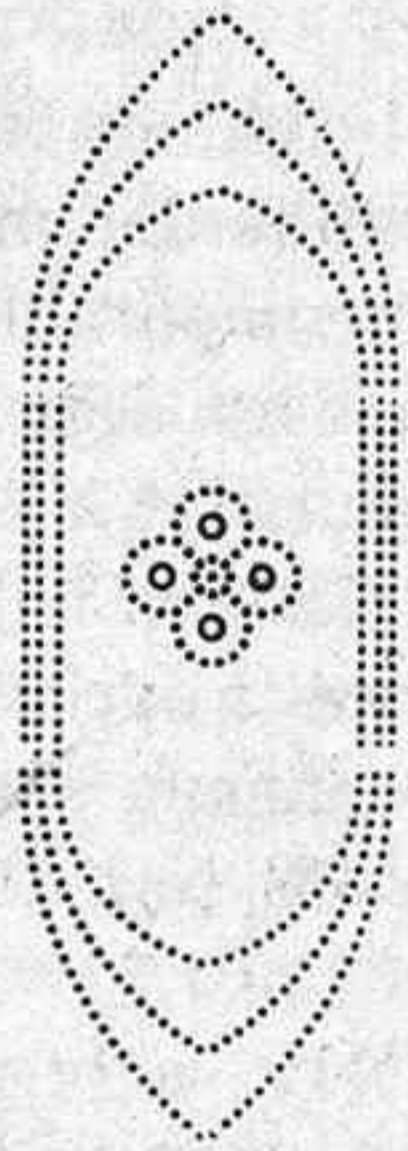
En total, se han matriculado 38 vehículos, correspondientes a las siguientes marcas: Dodge, 6; Chevrolet, 6; Ford, 5; Opel, 4; Fiat, 3; Vauxhall, 2; Blitz, 2; Austin 2; Federal 2, Citroen, 2 y 1 a cada una de las marcas, Adler, Peugeot, G. M. C. y Berliet.



EXPOSICIÓN  
INTERNACIONAL  
DE AUTOMÓVILES  
Y MOTOCICLETAS

14 - 24 DE FEBRERO

BERLIN 1935



60 por 100 de reducción del precio de viaje a partir  
de 7 día de parada.

## Los permisos para los faeneros de los camiones

Se recuerda a los dueños de camiones, tanto de mercancías particulares como públicas, que los permisos para poder transportar los obreros que efectúan las faenas de carga y descarga de mercancías, que están caducados todos aquellos que fueron expedidos con anterioridad a 1.º de Noviembre de 1934.

Los que se hallen despachados antes de la fecha indicada, pueden remitirse al CORDOBA AUTOMOVILISTA, donde se gestionará su anulación y la expedición de los nuevos, en forma reglamentaria.

## Los conciertos de trans- portes de los camiones

Se recuerda a todos los propietarios de camiones, tanto particulares como de mercancías públicas, que está al terminar el plazo concedido para solicitar los oportunos conciertos de transportes para dichos vehículos, correspondientes al presente año de 1935.

Pueden dirigirse al CORDOBA AUTOMOVILISTA, informándole de los kilómetros que aparecen anotados en los libros consiguientes que llevan los dueños, e indicando la carga máxima de cada camión, con objeto de que se gestione la celebración de los conciertos respectivos.



## La Cámara Española del Automóvil de Madrid

La Junta Directiva de esta Cámara, ha quedado constituida de la siguiente forma:

Presidente, don Ernesto Cerra, de «Samle»; Vicepresidente, don Moisés Tabanera y Tesorero, don Nicolás de la Morena.

Secciones: Importadores de automóviles.—Don Ramón Castellar, de S. E. de A. Citroen; don Ramón Pardo, de S. E. I. D. A. y don Joaquín Tinao, de «Ata».

Automóviles usados.—Don Práxedes López; don León Grande y don Ramón Hernández.

Mayoristas de neumáticos.—Firestone Hispania, S. A.; S. A. Neumáticos «Michelin» y don Olegario Campos y Compañía, S. L.

Detallistas de neumáticos.—Don Mariano Marinas; don Antonio Sancho y don Diego Codes.

Garages.—Don Angel Jiménez; don Antonio Ferrari y don Prudencio Malo.

Carroceros.—Don Benito Rodríguez; don Paulino Domingo y don Vicente Ortega.

Transportistas.—Don Victoriano Sayalero; don Emilio García Galiano y don Francisco Carralero.

Mayorista de accesorios.—Mestre et Blatge; Harry Walker, S. A. y Almacén Industrial, Sociedad Anónima.

Accesorios al detall.—Rodríguez Portela; don Gregorio Bartayres y don Guido Glaretta.

Motocicletas y sus accesorios.—Don Luis Iriarte; don Pablo Cantó y don Antonio Rodil.

Bicicletas y sus accesorios.—Don Luciano Casado; don Domingo Agustín y Domingo Alvarez.

Gasolina y Lubricantes.—Don Manuel Gómez; Estación Servicio del Bulevar y don José Carrilero.

Talleres.—Don Urbano Gándara; don Rafael Gat y don Manuel Aparicio Peña.

Fabricantes de parches, vulcanizadores y recauchutados.—Don Julián Olave; don Vicente Montojo y Recauchutados España.

Secretario general: F. de Asís Pastor

## ¡AUTOMOVILISTAS!

### ESENCIA «AUTO-AVION»

ESENCIA «AUTO-AVION» producto anti-detonante que reúne todos los requisitos para la conservación y el buen funcionamiento de los motores de explosión.

ESENCIA «AUTO-AVION» impide la elevación excesiva de la temperatura del motor, dando fuerza y una suavidad incomparable.

ESENCIA «AUTO-AVION» no deja condensarse la gasolina en el carburador a causa de la baja temperatura, quita cierta volatilidad haciendo aumentar sensiblemente la expansión, lo que permite realizar una economía efectiva en gasolina de 27 por 100 y 48 por 100 en aceite.

ESENCIA «AUTO-AVION» economiza aceite y le conserva sus propiedades lubricantes que se pierden al contacto de una temperatura constante y elevada.

ESENCIA «AUTO-AVION» evita la formación de carbonilla en la cámara de explosión, válvulas y bujías, eliminando el auto-encendido, lo que facilita el máximo rendimiento del motor.

ESENCIA «AUTO-AVION» siendo inofensiva y ante corrosiva por no contener sales de plomo ni éter, impide la picadura de las válvulas.

ESENCIA «AUTO-AVION» es fuerza, suavidad y economía.

ESENCIA «AUTO-AVION» facilita el arranque y el mejor engrase de los pistones.

Modo de empleo.—Echar el contenido de un frasquito corriente de esencia «Auto-Aviación» en 10 litros de gasolina. Frascos mayores para 25, 50 y 100 litros. Deseo representantes.

Diríjense a Antonio Rivas Baena, Santa Catalina, 28. Puente Genil.

LEA VD.

CORDOBA AUTOMOVILISTA



## Proyecto de coche popular en Francia

A semejanza del proyecto alemán de creación de un coche al alcance de las clases medias, Francia ha tomado el acuerdo, en una reunión celebrada por la S. I. A., de hacer un estudio de conjunto sobre características más convenientes para la fabricación de un coche popular, creando de este modo un nuevo mercado para el automóvil: el de la clase media.

El programa consiste en elaborar las condiciones técnicas para que se pueda fabricar un tipo de coche pequeño, modesto, económico y confortable, cuyo precio de adquisición no podrá exceder de 8.000 francos, con un consumo máximo de cinco litros por 100 kilómetros y una

velocidad razonable de unos 70 kilómetros por hora. Este pequeño vehículo deberá ser de dos plazas amplias y conducción interior, que es de necesidad actual, y podrá satisfacer a numerosa clientela compuesta de personas que, por razones económicas, no tienen todavía auto, y a otros que, poseyendo uno de turismo, necesitan, para sus quehaceres diarios en población, otro más manejable y económico.

Claro está que no se trata de designar por la sección técnica de S. I. A. el tipo de coche, sino simplemente de buscar las soluciones más convenientes para cumplir eficazmente este programa y poder guiar a los constructores franceses en la elección de las soluciones más convenientes para el establecimiento de tal tipo de coches.

## Banco Español de Crédito

**Capital: 100 millones de pesetas**

**Reservas: Pesetas 67.621.926'17**

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 3 % anual - Libretas máximum 25.000 ptas.

Sucursales en España y Marruecos

Corresponsales en las principales ciudades del mundo

EJECUCIÓN DE TODA CLASE DE OPERACIONES DE BANCA Y BOLAS

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

Consignaciones a vencimiento fijo

Tres meses . . . . .	3	por 100 anual
Seis meses . . . . .	3'60	por 100 anual
Un año . . . . .	4	por 100 anual

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.

## Aumento de automóviles en Inglaterra

Durante el mes de septiembre último pasado, la Asociación Automovilista de la Gran Bretaña ha tomado un censo del tráfico automóvil por las carreteras según observaciones hechas en más de cien puntos importantes por todo el país. Esta investigación ha demostrado que ha habido un aumento sorprendente en el número de vehículos de motor que se usan ahora en la Gran Bretaña. En una semana se han observado cerca de 500.000 más que hace un año; un promedio de cerca de 70.000 vehículos al día más que en 1932; y un aumento general de cerca de un millón de vehículos de motor en comparación con el censo de 1928. Durante la semana de observación pasaron por el observador de la Asociación Automovilista nada menos que 3.252.050 vehículos movidos mecánicamente.

El aumento en el tráfico de coches particulares sobre 1928 es de 49 por 100, y el de vehículos pesados es de 63 por 100. Es interesante observar que el Sur de Inglaterra figura en primer lugar en cuanto a densidad de tráfico.



## PERSPECTIVA PARA 1935

El movimiento del negocio automóvil en España para 1935, tiende a mejorar ostensiblemente.

El año 1933 la matrícula de automóviles tuvo un ascenso importante, pues de 10.877 coches vendidos en 1932, pasó a 17.132 y este año el aumento puede considerarse casi en un duplo.

A pesar de los últimos sucesos revolucionarios, los cuales venían precedidos de gran incertidumbre en los negocios y como puede considerarse había de influir en nuestro ramo, no podemos quejarnos, ya que el movimiento de ventas ha sido relativamente superior a los tres años anteriores.

Acabamos de realizar un viaje comercial y de inspección por Aragón, Navarra, Guipúzcoa, Vizcaya, Santander, Asturias, Galicia y parte de Castilla, y el espíritu de los dedicados al ramo automóvil lo encontramos en franca mejora.

Muchas veces los comentarios de los periodistas acostumbran a hacerse basados en los informes que se leen en varios periódicos, pero nosotros estamos habituados a hacerlos después de haber visitado personalmente a la mayoría de gerentes, dueños de establecimientos y representantes y por el conjunto de conversaciones hacemos las informaciones.

Nuestra impresión personal ha sido de que casas nuevas no han habido durante 1933 y 1934, pero en cambio la solidez de las estable-

cidas ha culminado en hacer un negocio más saneado.

Hemos procurado indagar las causas del saneamiento y del aumento en el volumen de ventas, haciendo entrevistas a los principales comerciantes de distintas regiones, siendo las principales contestaciones:

«Influye el cambio de Gobierno, que está más atento a las realidades de la vida que a las demagogías, y por lo tanto el capital afluye en mayor cantidad».

«Durante 3 ó 4 años se ha dejado de comprar lo que era de utilidad, procurando trabajar con el material disponible, pero sin renovar nada en absoluto, y es lógico que ahora ya no se puede pasar más y se habrá de comprar lo que se ha dejado de vender durante todo este tiempo».

«El público ha ido acostumbrándose a los nuevos gastos de manutención del automóvil y además muchísimos de los que habían dejado el uso del mismo han comprendido que tanto como un lujo era una necesidad».

La perspectiva para el próximo año 1935 pues, repetimos, que es francamente de optimismo y si los tratados comerciales que se están arreglando actualmente se llevan a buen término como se rumorea, puede afirmarse que España recuperaría dentro el negocio automóvil, si no todo el esplendor de otros tiempos, cuando menos el indispensable para sacar algún rendimiento al capital y al trabajo que se ha ido empleando y resistiendo.

J. R.

(De *Automóvil Comercio*.)

Lea Vd. diariamente

**A B C**

Corresponsal en Córdoba:

**FRANCISCO QUESADA**

TALLERES TIPOGRAFICOS  
**LA IBERICA**

**Antonio Carmona Contreras**

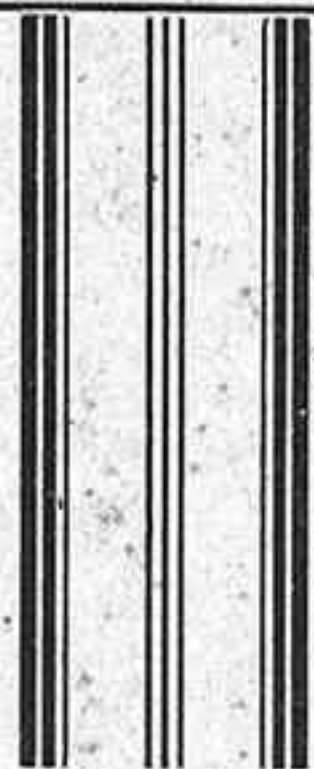
Duque de Hornachuelos, 12 dup.

**Teléfono 1754 CORDOBA**



# LIBRO ESPECIAL DE TRANSPORTES DE MERCANCIAS Y EFECTOS

## ES OBLIGATORIO



*a los dueños o empresas de camiones u otros vehículos de tracción mecánica que transporten exclusivamente mercancías o efectos por carreteras o caminos ordinarios, adquirir el Libro Especial de Transportes de Mercancías y Efectos.*

Informarán en estas oficinas: Moreria, 14, pral. - Teléfono 1000 - Córdoba

---

A decorative horizontal line with a repeating zigzag or wavy pattern.

# 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.

INSPECCIÓN GENERAL DE ANDALUCÍA

# VALERIANO MORENO

Conde de Gondomar, 1 - Teléfono 1762 - CORDOBA

Delegado en la provincia: ENRIQUE MERINO MURO



# El Progreso Agrícola y Pecuario

Revista que se publica en Madrid cuatro veces al mes

Precio de suscripción: 20 ptas. al año

Delegado para la provincia de Córdoba:

**FRANCISCO QUESADA**

MORERIA, NUMERO 14, PRINCIPAL

**Consultorio gratis para los suscriptores de «El Progreso Agrícola y Pecuario»**

*Análisis de tierras, de abonos, de potasa, de estiércoles, de forrajes,  
de aguas, de vinos, de aceites, de orujos y de semillas*

*Servicios de ingeniería rural.—Topografía.—Construcción rural.—Hi-  
dráulica agrícola.—Valoración.—Industrias rurales.—Agronomía.—  
Mecánica agrícola.*

*Servicio de higiene y enfermedades del ganado.—Consultas y opera-  
ciones quirúrgicas.—Inoculaciones.*

*Servicios jurídicos, Administrativos y fiscales.—Asuntos administrativos.  
Cuestiones ferroviarias.—Legislación social y agrícola.—Asuntos ofi-  
ciales y tributarios.—Contencioso-administrativo.—Cuestiones jurídicas.*