



CÓRDOBA
AUTOMOVILISTA

195

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

Talleres Tipográficos "La Ibérica".- 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 Daverios
Bühler. Producción diaria 5.000 kgs.

Almacén de maderas de Flandes, Austria y América.

Fábrica de fideos y pastas para sepa.

COMPRA-VENTA DE CEREALES Y LEGUMBRES

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

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

EL GAS

ES LO MAS

Limpio, cómodo y económico

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

ticos e industriales

INSTALACIONES ALQUILADAS

Derechos y Deberes de los Agricultores

Este es el mejor libro para los Agricultores

¡¡ADQUIÉRALO!!

PROPIETARIOS, ARRENDATARIOS Y OBREROS



Se ha puesto a la venta, con un éxito extraordinario, un interesante libro-compendio de todas las disposiciones referentes al problema de la agricultura, dadas por el Gobierno de la República, con cerca de 300 páginas. LABOREO DE LA TIERRA, SEGURO AGRICOLA, CONTRATOS DE TRABAJO, REVISION DE CONTRATOS DE ARRENDAMIENTO, PRESTAMOS SOBRE PRODUCTOS AGRICOLAS, FACULTADES DE LOS JURADOS MIXTOS, DE LA PROPIEDAD RUSTICA, REGLAMENTO-TIPO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS MISMOS y demás Decretos e instrucciones relativas a la cuestión del campo, dictadas hasta la fecha.

Pedidos a "Centro Periodístico" Calle Victoriano Rivera, 6

◆ C Ó R D O B A ◆

PRECIO: 4'50 PESETAS

Se servirá desde un ejemplar en adelante, sin recargo alguno por franqueo, enviando su importe por Giro Postal.

Talleres Tipográficos "La Ibérica".- Córdoba

CORDOBA AUTOMOVILISTA

Año IX

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. 195

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

1.º DE NOVIEMBRE DE 1931

ADHERIDA A LA ASOCIACION ESPAÑOLA DE LA PRENSA TÉCNICA

Tres mil millones de dólares en carreteras

Todo hace creer que el año 1931 ha de ser el más importante de que se tenga memoria en lo que respecta a la construcción de carreteras en el mundo entero. No sólo los Estados Unidos extenderán la construcción de caminos al máximo, sino que; prácticamente, todas las demás naciones de importancia en el mundo está proyectando grandes extensiones de carreteras. El Departamento de Comercio de los Estados Unidos ha dado a entender que se gastarán en total, más de 3 000 000.000 de dólares.

Entre las naciones que tomarán parte en los trabajos de construcción se encuentra Argentina, Canadá, Japón, México, Yugoslavia, Grecia, Hungría, Bulgaria, Italia, Bélgica, Reino Unido, Puerto Rico, Austria y los Estados Unidos. Este último país lleva la delantera a todos los demás: calcúlese que los gastos llegarán a dos mil millones de dólares durante los doce meses de 1931.

El Boletín del Departamento de Comercio dice lo siguiente: Ciento diez naciones y subdivisiones políticas del mundo, gastarán por lo menos 3.000 millones de dólares en caminos y construcción de carreteras durante el año 1931, según los cálculos realizados por la división de automovilismo de la Oficina de Comercio Exterior e Interior. Las investigaciones llevadas a

efecto en todo el mundo han puesto de relieve el hecho de que en la mayoría de los países del mundo la construcción de carreteras ha sido estimulada con el fin de ayudar a resolver el problema de la desocupación; y, como consecuencia de ello, los presupuestos del mundo para caminos han sido mayores en 1930 que en 1929, esperándose que los de 1931 serán aún superiores.

Según los informes oficiales, Canadá y Japón gastarán por lo menos diez millones, mientras que Yugoslavia está preparada para gastar 13.000.000; para aliviar la situación de los desocupados, en Filipinas se dispone de dólares 6.000.000 para trabajos de vialidad. Con la excepción de los Estados Unidos, que, como ya se ha mencionado, gastarán dos mil millones de dólares, las cifras correspondientes a las otras naciones que participan no se conocen todavía.

La Oficina de Caminos Públicos, del Departamento de Agricultura de los Estados Unidos, ha anunciado, con respecto a lo que hemos dicho más arriba, que los gastos de construcción de carreteras de la Ayuda Federal, durante 1930, marcaron un nuevo record en este país, sobre pasando los de cualquier otro año anterior. Durante los últimos doce meses el Gobierno pagó a los Estados Unidos, en concepto de

su participación en obras de vialidad de la Ayuda Federal, completadas, la suma de 96.355.890 dólares o sea un aumento de 19 700.000 dólares aproximadamente, o un 25 por 100 más que en el año 1929.

Este aumento ha sido la repuesta de los departamentos de vialidad estaduales al llamamiento del presidente Hoover en el sentido de que los distintos programas de vialidad fueran aumentados y el trabajo apresurado con el fin de proporcionar ocupación a la gente obrera. Esto fué posible debido a las leyes de abril del año anterior, por las que se aumentó la proporción de la participación federal en la construcción de carreteras. Dicho aumento fué de 75 a 125 millones de dólares para el año fiscal actual. Estas leyes también autorizaron un gasto federal de 125.000.000 de dólares para cada uno de los años fiscales 1932 1933.

La circulación y sus peligros

Campaña para disminuir los accidentes del tránsito

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

Observe estos consejos y evitará muchos accidente de tránsito.

1. No utilice un coche cuyos frenos no respondan perfectamente.

2. Respete sistemáticamente las ordenanzas vigentes sobre el tránsito.

3. No toque el claxon innecesariamente. Es inútil y molesta.

4. Si conversa, conduzca más despacio. No quite la vista del camino.

5. En los cruces del ferrocarril la muerte espera. Cruce despacio.

6. No dé marcha atrás acelerando y sin mirar. Es peligrosísimo.

7. No se entretenga haciendo oscilar el coche sin motivo justificado. Siga una trayectoria recta, sin zig-zag.

8. Gradúe el espejo retrovisor, usándolo brevemente al doblar.

9. Mientras está de mal humor no maneje. Es ridículo y desastroso.

10. Al entrar en las calles preferentes o en las que haya dirección única, deténgase.

11. No permita nunca que guíe un borracho. Evítelo a toda costa.

12. No se estacione en calles de línea en las proximidades de una esquina.

13. Haga las señales a tiempo y obedezca las también. Es cómodo.

14. No desconecte el motor si va usted abajo, se expone por gusto.

15. No malgaste gasolina dando aceleraciones. Es una tontería costosa.

16. Revise las puertas antes de ponerse en marcha. Salga derecho.

17. No aprenda en el coche de un amigo, ni preste el suyo.

18. A veces una avería cuesta más que un coche. Un accidente, ni se sabe.

19. Conducir con cuidado trae su recompensa y dá placer. Es sensato.

20. Al estacionarse mire siempre las ruedas hacia la cuneta.

21. No lleve los pies sobre los pedales cuando no los usa.

22. Pasar a un automóvil en una curva es una «locura».

23. En una pendiente cuya cumbre está oculta la carretera, «doble locura».

24. En un descenso sobre ruta estrecha y arbolado, «triple locura».

25. El automóvil da oportunidad para demostrar la educación.

26. Acepte como un honor que le llamen cobarde; pero no corra.

27. No pierda el dominio; la prudencia distingue al conductor.

28. Las curvas tienen derecha, centro e izquierda. Recuérdelo.

29. Acuérdesse de que los trenes eléctricos y los ferrocarriles tienen su ruta invariable.

La producción británica de automóviles

La producción británica de automóviles en 1930 ha disminuído solamente en un 1 por 100; mientras que durante el mismo año la producción de los Estados Unidos y Canadá, disminuyó en un 37,6 por 100, la de Francia de 10,5 por 100 y la de Alemania de 13,6 por 100, según las cifras facilitadas por el Board of Trade Journal.

La posición particularmente favorable de los constructores ingleses es debida al hecho de que a pesar de la depresión comercial, las ventas en el mercado interior se han mantenido. Es conveniente notar que la venta de vehículos industriales ha aumentado en el Reino Unido de 18,2 por 100, por otra parte la de vehículos de turismo ha disminuído en 6,9 por 100.

NUESTRA PROTESTA

Se aumentan sin razón los precios de gasolina y lubricantes

Por acuerdo del Consejo de ministros, a propuesta del de Hacienda, y contra el informe categórico del Comité Consultivo y Fiscalizador del Monopolio de Petróleos, la Campsa eleva los precios de la gasolina en cuatro y seis céntimos, según las zonas, y el de los aceites para engrase de motor de automóvil, en 30 céntimos por kilo.

Esta subida de precios no tiene justificación alguna, como no sea el insaciable apetito de la Campsa, refugio de protegidos, entre los cuales algunos encuentran espléndidamente remunerada una inaptitud tan total como sumisa.

Conviene recordar que al implantarse el Monopolio, el preámbulo del Real decreto-ley de 28 de junio de 1927 que lo creó confiesa que en el año 1926 la importación de petróleos y sus derivados proporcionó al Erario, por derechos de Aduanas, unos 35 000 000 de pesetas.

Pues bien; los beneficios líquidos de la Campsa fueron en 1928 de 109.537.554 pesetas. En el año 1929, de 145.697 306 pesetas, y en el año 1930, de 170.994 354 pesetas.

Como el aumento de un céntimo por litro de gasolina representa para la Campsa un ingreso suplementario anual de más de cinco millones de pesetas, el de cinco céntimos en término medio que se ha decretado ahora dará un total anual de 25 000 000. A esta cantidad habrá que agregar el producto de la subida en 30 céntimos por kilo para los lubricantes, cuya venta en 1930 alcanzó 31.837.904; es decir, 9.551.000 pesetas, con lo que la Campsa, obtendrá, a pesar de sus enormes gastos, un beneficio alrededor de 205.000.000. Esto a costa de la economía nacional, encareciendo el precio de los transportes por carretera.

Que el aumento de precio no tiene más razón que el afán desmedido de lucro, es fácil demostrarlo:

En mayo de 1930 estaba el dólar a 8,24 pesetas y se cotizaba la gasolina en su punto

de origen a 9,25 centavos de dólar el precio del galón de 3 785 litros, lo que da un precio en pesetas de 0,2013 por litro.

No hay que olvidar que con estos precios de origen la Campsa pudo realizar un beneficio de más de 170 000.000.

Hoy el dólar está a 11,17; pero la gasolina ha bajado a cuatro centavos de dólar el galón, de donde el precio del litro es inferior a 0,12 pesetas.

Como consecuencia de la baja de la libra, el precio de los fletes también se ha reducido.

Operamos con precios de gasolina de primera, no comparable a los productos que sirve la Campsa con los precios normales de cotización, sin tener tampoco en cuenta el descuento de 18 por 100, que, según declaró el propio ministro de Hacienda, se obtuvo en contratos de compra.

Deben ser suficientes los datos que preceden para que la opinión y el público consumidor aprecien la oportunidad y la justicia del aumento de precios impuestos, cuando, lo que lógicamente correspondía, puesto que ya se aumentaban los beneficios del Monopolio por el mayor consumo, era rebajar la gasolina, por lo menos, en cinco céntimos el litro.

En lo que se refiere a lubricantes, no hay tampoco razón alguna para explicar aumento de precio.

En julio de 1930 la Campsa les impuso una subida tan improcende como la de ahora.

La mayor parte de los lubricantes, del Monopolio, o son importados en buques tanques o producidos en su refinería de Cornellá; el precio de venta, si era renumerador en julio del 1930, debía serlo más aún en la actualidad, puesto que, según las clases, los aceites de engrase han experimentado bajas igualmente importantes, pasando algunos tipos de:

5,70 dólares los cien kilos a 3,60; de 8,40 a 7,65, de 3,60 a 2,55 y de 3,45 a 2,47.

Diferencias éstas que compensan con creces, el alza del dólar.— *Alvaro de Loma.*

Una exposición al ministro de Hacienda

El presidente de la Cámara Española del Automóvil, nos ruega la publicación del siguiente escrito, que ha sido elevado al ministro de Hacienda, por diversas entidades automovilística:

«Excelentísimo señor: Las entidades que suscriben lamentan tener que elevar a vucencia este escrito, para protestar del aumento injustificado del precio de la gasolina y los lubricantes tipo Monopolio, llevado a cabo a partir del día de la fecha.

Nos ha producido extraordinaria sorpresa la elevación a que aludimos anteriormente, pues si es cierto que la peseta ha sufrido una baja desde el mes de julio acá, no lo es menos que los productos monopolizados han bajado igualmente en sus puntos de origen en proporciones todavía mayores que nuestra moneda, por lo que, en resumidas cuentas, el coste del producto en puerto español es hoy interior en más de cinco céntimos a los cotizados el año anterior, según el documentado informe emitido por el Comité consultivo y fiscalizador del Monopolio de Petróleos. Sin embargo, en dicho año el Monopolio obtuvo un beneficio superior a ciento setenta millones de pesetas.

Aunque no consideramos justo que solamente el sector automovilista tenga que afrontar la carga de la elevación que representa, las entidades que suscriben, que tienen dadas pruebas de que siempre están prontas a prestar su cooperación a todo cuanto pueda representar un beneficio positivo para el Tesoro español, si el impuesto corresponde a una necesidad de aumentar los ingresos para el erario público, aun tratándose de momento de crisis económica, como la que actualmente padecemos, con gusto nos sometemos a sufragar el aumento de precio de la gasolina en la proporción que le corresponde al Estado en su intervención en la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos.

Sería más justo que dicha Compañía se contentará con unos beneficios iguales a los obtenidos hasta la fecha, si acaso algo inferiores, puesto que todos debemos estar dispuestos al sacrificio que sea necesario; y que se aumentase solamente en dos céntimos el litro de la gasolina, yendo este aumento directamente al Tesoro; con lo cual saldría éste beneficiado y los usuarios de los vehículos de tracción mecánica encontrarían menos lesionados sus intereses.

Habiendo sido la venta de gasolina en el año 1930; según la Memoria de la Campsa, referente a dicho año, de 378.413.928 kilogramos, lo que equivale a unos 540 millones de litros, la subida, en término medio, de cinco céntimos supone para el consumo un aumento de gasto de unos 27 millones de pesetas, de los que sólo se beneficia el Tesoro en unos ocho millones, yendo a poder de la Campsa los diecinueve millones restante.

En cambio, si el aumento de dos céntimos fuera percibido directamente por el Estado, éste vería aumentar sus ingresos en cerca de once millones de pesetas, en lugar de los ocho, que por mediación del Monopolio hoy le puede corresponder, y el consumidor no tendría más que soportar una subida de dos céntimos en lugar de cinco.

En los demás países la gasolina, desde el año pasado hasta la fecha, ha venido sufriendo bajas importantes sucesivas. Además, no puede compararse en cuanto a calidad, como se ha demostrado con diferentes análisis, la gasolina que se puede adquirir en el extranjero con los productos expedidos por Campsa.

Los aceites de engrase han bajado en una proporción aun más que la gasolina; sin embargo, su precio es exageradamente elevado, y no creemos que en estas condiciones sea admisible un nuevo recargo.

Por lo expuesto, suplicamos a vucencia nos releve a los usuarios del automóvil, y, por tanto, consumidores de gasolina, del pago de la elevación en la proporción que ha de beneficiar a Campsa. Para el Tesoro, estamos siempre dispuestos a contribuir con nuestro esfuerzo personal y económico. Para una Empresa particular, aunque tenga la intervención del Estado, no es gusto que contribuyamos a engrosar sus beneficios los que tantas dificultades hallamos en estos momentos para poder defendernos en nuestra vida mercantil e industrial. Madrid, 5 de noviembre de 1931.»

—:—

CORDOBA AUTOMOVILISTA se adhiere al escrito de la Cámara Española del Automóvil, protestando también del aumento del precio de la gasolina y de lubricantes, tipo Monopolio, considerando que ello ha de venir, sin duda alguna, a agravar la difícil situación porque atraviesa hoy el automovilismo en España.

En tal sentido, hemos enviado un telegrama al Ministro de Hacienda, y esperamos se tenga en cuenta el interesante escrito que reproducimos anteriormente.

El respeto a la policía en los Estados Unidos

En España, Francia e incluso Inglaterra, la policía es un cuerpo, desde un punto de vista teatral, eminentemente cómico. El guardia, «le gendarme», «el policeman» londinense, desde la escena han hecho reír a muchas generaciones de espectadores y aún harán reír a otras muchas más.

En Norteamérica no ocurre lo mismo. Es decir, no ocurrirá lo mismo de aquí en adelante. Allí la policía no admite bromas, por muy insignificantes que sean. Los honorables agentes—según la Prensa—, se han mostrado muy dolidos por las bromas que se han permitido hacer a sus expensas unos cómicos de teatros de «vaudeville» y de variedades.

Ya a los pobres artistas se les ha prohibido hacer alusiones al régimen de la «ley seca», y ahora se les prohíbe hacer el menor chiste a costa de la policía. He aquí la orden—un poco ridícula—que se ha hecho circular por los teatros y «music-halls»:

«Los agentes de policía de las diferentes ciudades de los Estados Unidos han sido escogidos entre hombres de un carácter excepcionalmente honorables y de costumbres nobles, que llevan una buena vida de familia y son fieles cumplidores de sus deberes.

«Semejantes a los soldados, su vida está llena de peligros. A fin de proteger la vida y los bienes de los ciudadanos, son llamados a prestar su concurso en las ocasiones más difíciles y más peligrosas. Durante muchos años ha habido la costumbre de burlarse desde la escena de esta buena gente. Desde luego, nunca era con intención de ofenderles. Pero, de cualquier manera, de aquí en adelante, queda prohibido hacer chistes y alusiones a estos hombres, a los que todos acudimos cuando necesitamos su ayuda».

La industria francesa del automóvil

Los fabricantes franceses comprobaron recientemente que su industria ocupa el segundo lugar dentro de las actividades de producción automovilística mundial y que es, además, la tercera en importancia de las existentes en Francia, observando con sorpresa, después de realizar un prolijo estudio del asunto, que los aranceles que la protegen contra la competencia de los productos similares extranjeros constituían una peligrosa valla para el próspero desenvolvimiento de la misma.

Personalidades prominentes de algunos círculos automovilistas tomaron ya la iniciativa de elevar una petición al parlamento en el sentido de reducir los aranceles que gravan la entrada de automóviles norteamericanos, británicos y alemanes, poniendo de relieve que con la adopción de ese temperamento se terminaría con las represalias que se llevan a efecto contra los productos franceses. Demuestran las estadísticas que por cada dos automóviles extranjeros importados antes de entrar en vigencia la tarifa proteccionista, Francia exportaba cinco, quedando un excelente saldo a favor de los fabricantes de automóviles. Estos solicitan ahora la reducción de la tarifa con el fin de proteger ese saldo, precisamente, contra las medidas de represalia.

La industria automovilista francesa da empleo a casi medio millón de personas. En los talleres trabajan 110.000 hombres, en las fábricas de accesorios 45.000, en los departamentos de neumáticos 25.000, en ensayar los automóviles al salir de la línea de montaje 90.000, 120.000 pertenecen al personal de las estaciones de servicio, y 30.000 agentes distribuyen sus productos.

Lucha siempre con entusiasmo por el engrandecimiento de tu Provincia: España será más grande cuanto más grandes sean sus Provincias.

EL MANANTIAL

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

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

Vda. de José Laguna Fuentes

Los exámenes de conducción

Inglaterra acaba de modificar sus ordenanzas en materia de automóviles, y entre los cambios más notables figura el realizado en el examen a que deberán ser sometidos cuantos solicitan licencia como conductores de vehículos motorizados. Los puntos que abarca dicho examen parecen ser muy prácticos, y probablemente facilitarán el tránsito en las carreteras británicas, donde ya se deja sentir la necesidad de hacerlo más expedito. El examen cubre los siguientes extremos:

1. Poner en marcha el coche, acelerarlo en un intervalo razonable de tiempo y marchar en línea recta.

2. Virar con facilidad a la derecha y a la izquierda.

3. Detener el coche dentro de un trecho razonable, viajando a distintas velocidades, para demostrar que el conductor sabe frenar pronta y eficazmente.

4. Manipular todos los órganos de mando con acierto y sin moverse del asiento del conductor.

5. Hacer todas las señales convencionales necesarias en la marcha, con la mano y otros medios adecuados.

6. Caminar un trecho razonable, doblar hacia la derecha y hacia la izquierda y situar el vehículo en una posición convenida, usando únicamente la marcha atrás.

7. Detener el coche en un camino de treinta pies de ancho.

8. Detener, retener y poner en marcha el coche en una pendiente de por lo menos uno en quince, pero no mayor de uno en diez.

Una de las causas de la despoblación de los campos, es la dificultad de movilización; los buenos caminos la suprimen.

Siempre es prudente asegurar el automóvil

El paso más importante y prudente que puede dar un dueño de automóvil, de transporte de viajeros o de mercancías, es proceder lo antes posible a asegurar su coche, con lo que protegerá en forma práctica sus intereses, pues se pondrá a cubierto de pérdidas financieras y se hallará libre de preocupaciones por frecuentes demandas de daños y perjuicios.

La mayor salvaguardia financiera es el seguro que cubre el incendio, el accidente y la responsabilidad civil. La firma aseguradora se hace cargo de todo.

Entra en vigor en Inglaterra, el Seguro Obligatorio para los automovilistas

La ley inglesa de 1930 sobre la circulación por carretera, obliga a los propietarios de automóviles a asegurarse contra los accidentes de terceras personas o riesgos de responsabilidad civil.

Esta ley ha sido puesta en vigor en 1.º de enero de 1931. Todo automovilista extranjero que entre en Inglaterra quedará dispensado de la obligación de exhibir una póliza de seguro inglesa, pero deberá firmar una declaración en la que haga constar que posee una póliza extranjera que cubre los riesgos de accidentes de terceras personas que puedan incurrir a su paso por el Reino Unido, y que dicha póliza es valedera por todo el tiempo de su permanencia en él.

La citada declaración deberá contener los siguientes datos: 1.º, número de la póliza; 2.º, nombre y dirección de la Compañía aseguradora; 3.º, fecha en que la póliza entra en vigor; 4.º, fecha en que expira; 5.º, signo de identificación o matrícula y número del coche; 6.º, marca y color del mismo; 7.º, personas o clase social de las personas autorizadas para conducir el automóvil.

Tan pronto como se reciba esta declaración firmada por el asegurado, el representante de la «Automobile Association» en el puerto de desembarque, expedirá un certificado de seguro extranjero valedero por cuatro meses.

Si los automovilistas extranjeros no estuviesen asegurados en ninguna Compañía contra los accidentes de dicha clase que le puedan sobrevenir en Inglaterra, las oficinas o representantes de la «Automobile Association» en los puertos respectivos están autorizados para mediante el percibo de una prima, hacer lo necesario a fin de que sean expedidos la póliza de seguro y el correspondiente certificado inglés.

Al recibir la prima entregarán al interesado una carta de pago valedera por catorce días, durante los cuales la Compañía aseguradora enviará al turista extranjero, a la dirección que él indique, la póliza y el certificado.

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

ADELANTOS EN LA CONSTRUCCION DE AUTOS

La reforma completa de la transmisión constituye uno de los pasos más importantes

La rueda libre no es sino un paso dado en pos de la transmisión automática, de velocidades variables, sin engranajes, la que se viene perfeccionando en Europa, según manifestó D. G. Roos, ingeniero en jefe de la Studebaker Corporation, en un discurso reciente pronunciado ante la Sociedad de Ingenieros Automovilistas, en Indiana.

Los automóviles, por lo general, son ahora de aspecto más bonito debido a la suspensión más baja y perfil corrido, a la lisura de la parte exterior y al empleo más discreto de la chapa metálica.

La pintura es también más hermosa ahora, habiéndose armonizado mejor los colores y se advierte asimismo mayor armonía y simetría en los interiores, y un empleo más extenso de materiales más sencillos y serios para la tapicería.

La visera interior del parabrisa se consideró una mejora tan importante y útil, que el mencionado caballero predijo que no tardará mucho para que se la ofrezca aun en los coches de precio bajo. Manifestó que el vidrio laminado, llamado también «inastillable», se emplea ahora generalmente para los parabrisas, y que es indudable que el público lo exigirá en todos los automóviles, muy en breve.

Una tendencia notable del año pasado fué la del empleo de mayor número de cilindros. En 1929 más del sesenta por ciento fué de modelos de seis cilindros; en 1930, un tanto por ciento casi igual fué de modelos de ocho cilindros. La cilindrada ha sido aumentada, como promedio, en unas diez pulgadas cúbicas.

Viene mereciendo mayor atención el asunto de la suavidad del funcionamiento de los motores. Unos son partidarios de la multiplicidad de cilindros, hasta dieciseis, mientras que otros

creen que es más eficaz el mejor equilibrio del árbol cigüeñal y el empleo de algún contrapeso, el que ahora toma forma, en algunos lugares, de una combinación del amortiguador de vibración armónico y el Lanchester. Hay también la tendencia a aumentar el número de los cojinetes principales.

Nada de lo que ha visto este año, terminó diciendo Mr. Roos, ha causado una discusión más acalorada, una crítica más acerba ni una recomendación más entusiasta, que la tendencia a la reforma completa de la transmisión. Cree que esto es indicio muy favorable. Espera que habrá mayor número de automóviles, con la transmisión de fuerza a las ruedas delanteras, que los coches se construirán con los motores a la zaga y que, en fin, se presentarán tantas otras transformaciones que acabarán con la monotonía reirante. Ya se advierten estas transformaciones; pues hay veinte modelos de chasis que tienen cuatro velocidades, sesenta y tres que tienen juego de engranajes de tres velocidades, uno que tiene rueda libre en todos los cambios, diez que tienen rueda libre en toma directa y en segunda y diez que tienen engranajes sincrónicos.

Lea Vd. diariamente

A B C

Corresponsal en Córdoba:

FRANCISCO QUESADA

CAMIONES DODGE BROTHERS

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

Representante para Córdoba y su provincia:

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

LA VASCO NAVARRA

COMPañIA ANONIMA DE SEGUROS

Domicilio social: Pamplona

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

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

Seguros individuales de accidentes personales.

SEGUROS DE INCENDIOS Y DE COSECHAS.

OFICINAS

Inspección General de Andalucía:

Valeriano Moreno

Conde de Gondomar, 1

Delegado General de la Provincia:

Antonio Areales Colinet

CORDOBA

CORDOBA AUTOMOVILISTA

Relación de los vehículos de tracción mecánica matriculados en la provincia de Córdoba durante el mes de Octubre de 1931

Núm.	MARCA	NOMBRE Y APELLIDOS DEL PROPIETARIO	DOMICILIO
4817	Ford (C).....	Don José Baena Gant.....	Puente-Genil
4818	Idem.....	» José Guerrero García.....	Córdoba
4819	Hudson.....	» Antonio Luque Onieva.....	Priego de Córdoba
4820	Ford (C).....	» Antonio Calero Delgado.....	Villaviciosa de Córdoba
4821	Ford (O).....	» Rafael Ramírez del Espino.....	Lucena
4822	Ford (C).....	Sres. Peña y Cruz, S. A.....	Alcolea (Córdoba)
4823	Ford.....	Don Epifanio López Antón.....	Peñarroya-Pueblonuevo
4824	Chevrolet (C).....	» Eduardo Morales Ruiz.....	Puente-Genil
4825	Matchless (M).....	» Carlos Vallejo Terroba.....	Villaralto
4826	Willys.....	Martos Automóvil, S. A.....	Córdoba
4827	Ford (C).....	Don Juan Arribas López.....	Villaviciosa de Córdoba
4828	Ford.....	Excmo. Diputación Provincial de.....	Córdoba
4829	Citroen (C).....	Don Francisco Cuevas Mesa.....	Benamejí

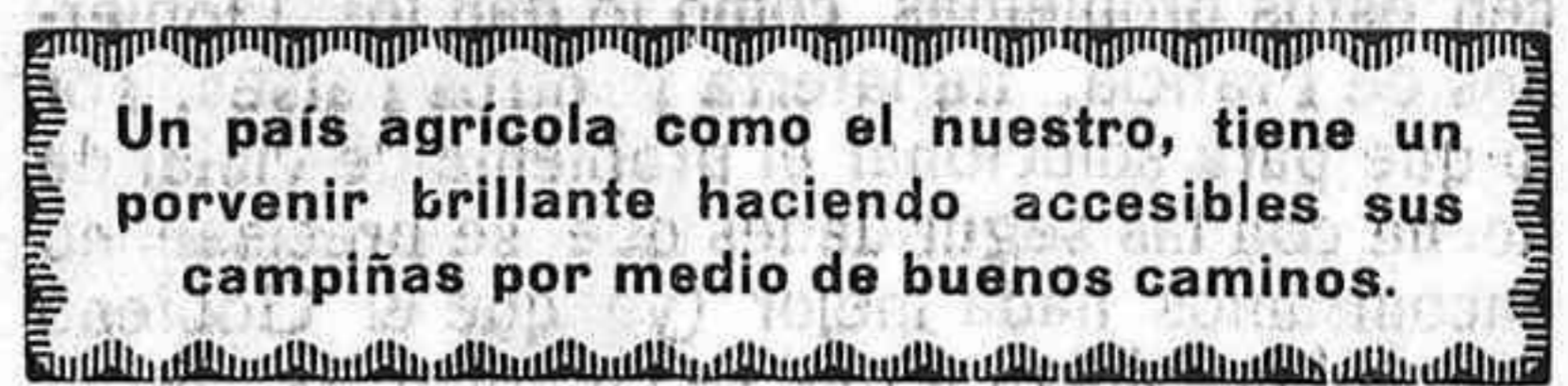
En total, se han matriculado 13 vehículos, correspondientes a las siguientes marcas: Ford, 8; y uno a cada una de las marcas Chevrolet, Hudson, Willys, Citroen, y Matchless.

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 Octubre de 1931

Del número 5.333 al 5.367

Don Miguel Fernández Molina, vecino de Adamuz; don Carlos Ramírez Chalanzón, de Castro del Río; don Mariano Jiménez Heredia, de Córdoba; don Andrés Roldán Roldán, de Encinas Reales; don Simeón Juan Rodríguez, de Córdoba; don Manuel Fernández Cejas, de Puente-Genil; don Antonio Conde Arévalo, de Córdoba; don Juan Villamor Ruiz, de Fuente Palmera; don Pedro Puerto Cobo, de Lagunillas, (Priego); don Francisco Montes Sicilia, de Priego de Córdoba; don José Palma Rosa, de Palma del Río; don Antonio Jurado González, de Espiel; don Manuel Sánchez Cot, de Córdoba; don José Vilchez Pérez, de Córdoba; don Manuel Bravo Salido, de Castro del Río; don Salvador Ruiz San Martín, de Jaén; don José Matas Ruiz, de Priego de Córdoba; don Roque Martínez Climent, de Córdoba; don Rafael Herrador Caballero, de Villanueva del Duque; don Ricardo Majadas Málaga, de Córdoba; don Joaquín Natera Rodríguez, de Córdoba; don Alfredo Cubas Talaverón, de Priego de Córdoba; don Félix Almagro Medina, de Puente-Genil; don Antonio Núñez Alarcón, de

Puente-Genil; don Francisco López Velasco, de Córdoba; don Vicente Vallejo Fernández, de Villaralto; don Jerónimo Caballero Soriano, de Montoro; don Francisco Espinosa Sánchez, de Montoro; don Serafín García-Escribano García-Escribano, de Córdoba; don Juan Díaz Baena, de La Victoria; don Antonio Cejas Chaparro, de Puente-Genil; don Carlos Cortés González, de Espejo; don Alfonso Rodríguez García, de Rute; don Antonio Castilla Prieto, de Pedro Abad y don Francisco Meléndez-Valdés López, de Castro del Río.



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 Octubre de 1931

Número 972

Don Alfonso Martínez Marguenda, vecino de Belmez.

LA SEGURIDAD EN LAS CARRETERAS

Con este mismo epígrafe, en la sección de automovilismo de «El Heraldo de Madrid», leímos el artículo que con gusto reproducimos, por encontrarlo de interés para todos los que conducen automóviles.

Dice así el artículo en cuestión:

«El código de la ruta español no está aún debidamente completado por todas aquéllas prescripciones y ordenanzas que imponen al automovilista los más estrictos deberes encaminados a garantizar la seguridad propia y ajena. A ese efecto queremos recordar algunas disposiciones últimas que en Francia se han dictado con relación a la seguridad en la carretera y que cabría adoptar también en España. Una de las prescripciones más importantes refiérese al alumbrado de los vehículos automóviles. La mayoría de los automóviles llevan faros muy potentes y conservan la iluminación intensa que la carretera exige cuando cruzan con otros coches con riesgo de ofuscarlos y provocar gravísimos accidentes. Otros se contentan el cruzar su coche con apagar un sólo faro, mientras el otro continúa cegando al prójimo.

En Francia semejante infracción al código de las carreteras es objeto de un proceso, teniendo la gendamería volante las órdenes más severas acerca del particular. Por lo demás todos los coches han de estar provistos de un dispositivo de alumbrado oficialmente verificado, observándose en este punto en Francia el mismo rigor que en la revisión de documentos de identidad y permisos de conducir.»

Es de sentir y lamentar que en España los Gobiernos no den la importancia que se merecen estos problemas, como lo dan los Gobiernos de Francia, Inglaterra y otros países, por lo que para solucionar el problema de viajar de noche con las seguridades que se precisan no encontramos nada mejor (ya que el Gobierno español no obliga a que se cumplan las disposiciones que en otros países están en vigor para la debida seguridad del automovilista) que recomendar a todos los automovilistas españoles doten a sus coches de los elementos precisos para evitar los inconvenientes y molestias que hoy padecemos los que viajamos de noche por carretera.

Existen unos basculantes con los cuales los faros conservan toda su intensidad de luz, la que puede graduarse a la distancia que convenga, eliminar los convenientes de la niebla y no deslumbra al coche que cruce en la carretera, pudiendo proseguir normalmente su marcha.

Hemos tenido ocasión de ver esta clase de basculantes montados en infinidad de coches extranjeros y también, en muchos españoles, habiendo podido comprobar sus excelencias y que si fuera adoptado por todos los automovilistas el problema de marchar en automóvil de noche por carretera estaría resuelto.

TALLERES TIPOGRAFICOS LA IBERICA

Antonio Carmona Contreras

Duque de Hornachuelos, 12 dup.

Teléfono 1754 CORDOBA

Noticias automovilísticas mundiales

Postes de señales de caucho

Debido a su posición geográfica, Munich es una de las ciudades alemanas de más intenso movimiento automovilístico, porque en su centro comercial se cruzan varias carreteras que conectan distintas poblaciones de importancia.

A fin de encauzar ese movimiento, se instalaron sólidos postes de señales, contruídos de acero y cemento, pero eran tan frecuentes los choques contra ellos, que la municipalidad decidió substituirlos por otros hechos de caucho.

Estos están pintados de blanco, con varias franjas negras en su parte superior, para hacerlo más visibles. En aspcto parecen tan sólidos como los de hierro y cemento, y los conductores evitan tropezar contra ellos con tanto empeño como antes, pero cuando esto sucede, como los postes ceden, el automóvil no sufre avería, a no ser que otro vehículo lo embista al mismo tiempo.

Desde que se efectuó dicho cambio se han reducido notablemente los lesionados en colisiones, sin contar con la economía en reparaciones de automóviles.

Los postes de caucho miden unos cuatro pies de altura, tienen diez pulgadas de diámetro y están empotrados en bases pequeñas y cuadradas de concreto. Cuestan muy poco más que los de hierro y cemento, y en condiciones normales, durarán largo tiempo.

Son varias las ciudades que se proponen adoptar la innovación presentada por Munich, en vista de sus buenos resultados, para proteger a los conductores improvisos o irreflexivos.

¿CONOCE USTED

LAS 54 RAZONES POR LAS CUALES LOS COCHES GRAHAM SON LOS MEJORES COCHES?

8 razones demuestran la mayor seguridad de los coches **GRAHAM**.

8 razones más evidencian el rendimiento excepcional del **GRAHAM**.

7 razones afirman el confort de los coches **GRAHAM**.

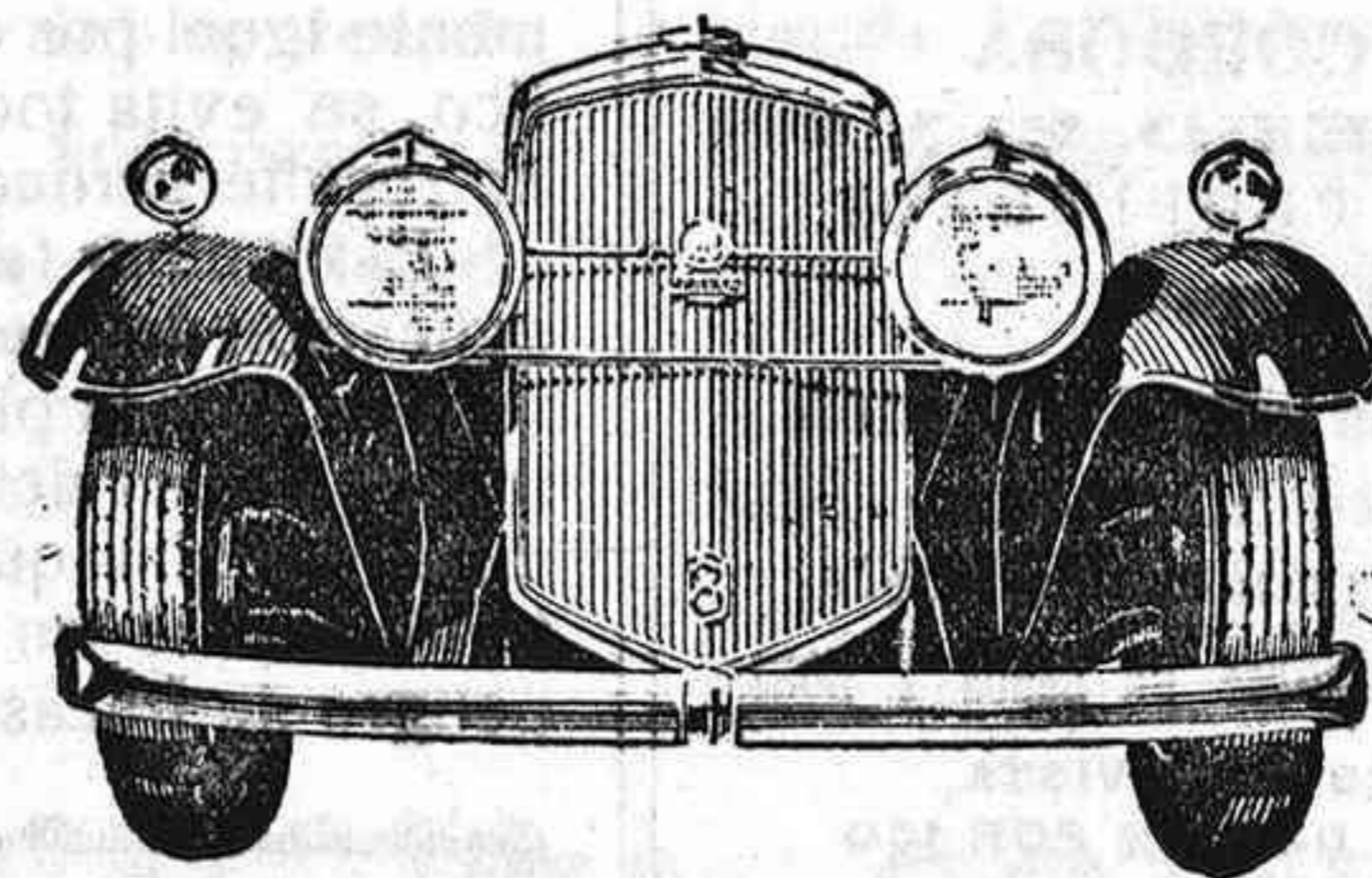
8 razones proclaman su atractiva belleza.

9 razones garantizan una duración más larga.

10 razones demuestran el progreso evidente de su mecánica.

4 razones se refieren a detalles del equipo que raramente se encuentran en coches de un precio tan moderado.

Permítanos demostrarle todas estas 54 razones por las cuales los coches **GRAHAM** son los **MEJORES** coches.



DISTRIBUIDORES: **Albacete:** Estanislao Ibáñez, Calle Alfonso XII, 4.—**Badajoz:** Carlos Plá Alvarez, Martín Cansado, 5.—**Barcelona:** A. S. E. S. A., Paseo de Gracia, 24 bis.—**Bilbao:** Rotaeché y Llorduy, Gran Vía, 42.—**La Coruña:** Labarta y Vaamonde, S. L., Linares Rivas, 35.—**Granada:** José Rubio Márquez, Gran Vía de Colón, 48.—**Madrid:** A. S. E. S. A., Alcalá 63.—**Melilla:** José Parres e Hijo, O'Donnell 41.—**Oviedo:** Garage Blanco.—**Palma de Mallorca:** Antonio Bibiloni, Calle Aragón, 14 al 18.—**Santa Cruz de Tenerife:** Jacob Ahlers, Marina, 31.—**Sevilla:** José Luis Mauri, Plaza del Pacífico, 3.—**Valencia:** SIVA, Félix Pizcueta, 13.—**Zaragoza:** OTAMA, Costa, 8.

G R A H A M

Un nuevo club que deja atrás al de los "100 por hora"

En Inglaterra se ha fundado el de "las dos millas por minuto"

En Londres se ha fundado un nuevo club de automovilistas que agrupa a una verdadera selección de conductores.

Este club se titula de las «dos millas por minutos», siendo condición precisa para ingresar en el mismo, haber alcanzado dicha velocidad. Y para demostrarlo los pretendientes deben acreditar haber cubierto una vuelta al autódromo de Brooklands a la velocidad mínima de 120 millas por hora o sean 2 millas por minuto.

Las 120 millas por hora equivalen a 193 kms. por hora o sea una velocidad casi doble a la que se exige para ingresar en los clubs de los 100 por hora. Hasta el momento, el Club de las dos millas por minuto, agrupa 24 socios entre los que se cuenta una mujer, que debe ser la señora del Coronel Stewart.

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 % - Librefas máximum 10.000 pesetas

Sucursales en España y Marruecos

Corresponsales en las principales ciudades del mundo

EJECUCIÓN DE TODA CLASE DE OPERACIONES DE BANCA Y BOLSA

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

Consignaciones a vencimiento fijo

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

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

Cajas de Alquiler

con todas las seguridades que la experiencia aconseja

La debida Calefacción de los Neumáticos

Tratamiento del agua caliente

Tal como al hornear el pan se hace necesario regular debidamente el grado de calor, así también lo es en la fabricación de neumáticos. Es este sentido la conocida empresa norteamericana B. F. Goodrich Subber Bompany ha introducido reformas muy importantes.

Para producir una goma de alta calidad y que ofrezca absolutas garantías, es preciso aplicar una calefacción uniforme que penetre por todo el neumático, que se introduzca entre las capas interiores de tela así como en la cubierta, y la casa Goodrich se vale del agua caliente para tal fin, permitiendo solamente la diferencia de unos pocos grados de calor entre las diversas secciones del neumático. Distribuyendo el calor con tal uniformidad, se produce una vulcanización perfecta, se solidarizan los materiales y se fija el caucho así como la tela.

Todos sabemos lo que ocurre en una hogaza de pan cuando la calefacción del horno es exagerada; el interior se torna en pasta y filamentos a la par que la corteza se encrespa. Pues cosa igual ocurre con los neumáticos. Si no hay uniformidad en la aplicación del calor, la cubierta se vulcaniza en demasía mientras que el centro deja de recibir suficiente tratamiento. Con el procedimiento de calefacción acuática que produce una temperatura enteramente igual por dentro y por fuera del neumático, se evita todo peligro de que el acabado no resulte verdaderamente eficaz.

El eliminar tales diferencias en el grado de aplicación del tratamiento indicado deja ver sus resultado en la práctica, cuando se pone el neumático en servicio, pues no tan solo la cubierta dura más sino que también el caucho en su interior resiste un grado más alto de flexión sin peligro de fracaso de ningún género.

La agricultura, madre de todas las industrias, tiene la vida pendiente de los buenos caminos.

Pérdida de una rueda

En el trayecto comprendido entre Villanueva de Córdoba y Villa del Río, se ha desprendido la rueda auxiliar de una camioneta, extraíéndose.

La persona que la haya encontrado, puede devolverla a su dueño, don Timoteo Vidal Dasca, de El Carpio, donde será gratificado.



bajo el tapón

fíjese bien en que el precinto esté intacto

Este precinto es el celoso guardián de la calidad inimitable del contenido de la lata de Mobiloil. Solamente el Mobiloil legítimo dará los resultados de potencia, seguridad y economía que le han hecho famoso en el mundo entero.

Para evitar toda posibilidad de fraude, la Vacuum Oil Company ruega a los automovilistas que siempre al vaciar una lata, para impedir el relleno, la inutilicen perforándola en la parte superior. Rechácese toda lata que tenga un agujero tapado.

VACUUM OIL COMPANY
SOCIEDAD ANÓNIMA ESPAÑOLA

Gargoyle



Para mayor seguridad, compre siempre en latas precintadas y fíjese bien en que el precinto esté intacto

Mobiloil

Se están construyendo carrocerías para automóviles con amianto

Durante algún tiempo se ha estado haciendo experimentos en Inglaterra, en la producción de un tipo completamente nuevo de carrocería de automóvil. Hasta ahora tres de los más importantes fabricantes de automóviles han llevado a cabo pruebas privadas, que han llegado a una etapa adelantada y se cree que han tenido éxito.

Como la carrocería del vehículo ha llegado a ser de importancia primaria en la compra y en la venta de automóviles, este nuevo adelanto se está observando con grandísimo interés. El nuevo material es de amianto, habiéndose hecho posible su uso poniéndole capas de otros materiales para aumentar la resistencia y la elasticidad. El amianto ha sido, hasta ahora, demasiado quebradizo para tal fin.

Hace poco tiempo se le permitió a un representante de un periódico de Londres, inspeccionar una de las primeras carrocerías salón de amianto, hechas por este procedimiento. Parecía igual a cualquier otro tipo de carrocería moderna bien acabada. Es, además, mal conductor del calor y, por lo tanto, según se asegura, hay menor probabilidad que en tiempo caluroso se caliente excesivamente el interior de un coche de amianto. La pretensión más importante que se aduce en favor del nuevo material es, sin embargo, la referente al coste. El amianto

puede moldearse eliminando así el uso de troqueles y de maquinarias costosas. Puede hacerse el molde de una carrocería, de cualquier forma que se desee, en unos cuantos días, mientras que cuando hay que usar troqueles se tarda algunos meses en las operaciones de construcción. Se dice que, debido a esta ventaja, el fabricante no tendrá necesidad de estandarizar su carrocería durante un año o cosa así, como generalmente sucede ahora. Podrá proporcionar un cambio constante de modas de carrocerías para el comprador más exigente.

Notas del carnet automovilista

La decisión del Gobierno italiano

La decisión del Gobierno italiano de aumentar los derechos aduaneros para la entrada en Italia de los automóviles de fabricación americana hasta llegar a una proporción de un ciento por ciento respecto de las anteriores tarifas, ha repercutido inmediatamente en las exportaciones.

Las firmas americanas como la Chrysler, Lincoln, Buick y otras, han suspendido sus envíos a Italia, pudiéndose afirmar que se ha llegado a la paralización de los negocios de automóviles entre los Estados Unidos e Italia.

La venta más afectada por el decreto italiano es la de coches de bajo precio, ya que un coche de seis caballos que satisfacía antes en las Aduanas italianas un derecho de entrada de 366 dólares, pagará en lo sucesivo 837.

Un Automóvil RENAULT

Se vende un automóvil "RENAULT", tipo Monasix, seminuevo, admirablemente equipado y en condiciones de marcha. Tipo Sedan, cuatro puertas,
- - - - - 12 H. P. A toda prueba. - - - - -

Darán razón: Oficinas de CORDOBA AUTOMOVILISTA

CHEVROLET

CAMIONES Y AUTOMOVILES
MODELOS 1931



Representante:

José Giménez Moreno

Garage Cervantes

AVENIDA DE CERVANTES, 16 - CORDOBA

TELEFONO 1909



Piezas de recambio "Chevrolet"

Taller de reparaciones

Automóviles y Camiones

FORD

ULTIMOS MODELOS

VISITE NUESTRA EXPOSICION:

Gran Capitán, número 22 - Teléfono 2941

CORDOBA

REPRESENTANTE:

Gerónimo Padilla Jackson

Gran "stock" de piezas FORD