



# CÓRDOBA AUTOMOVILISTA



# RENAULT

Automóviles

Camiones

REPRESENTANTE:

**JOSE GIMENEZ MORENO**

**GARAGE CERVANTES**

**Avenida de Cervantes, 16 :: CORDOBA**

**TELEFONO 1909**

**Piezas de recambio CHEVROLET  
Taller de reparaciones**

# GARAGE ESPAÑOL

PROPIETARIO:

## JOSÉ BALTANAS RÚS

### LUCENA

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

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

- - - PRESUPUESTOS GRATIS - - -

San Pedro, 13 - Teléfonos, 42 y 105

---

# 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**

# CORDOBA AUTOMOVILISTA

Año XII

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. 221

Oficinas: Morería, 14, pral.

DIRECTOR: FRANCISCO QUESADA

TELÉFONO NÚM. 1000

1.º DE ENERO DE 1934

Un momento trascendental para los transportes

## Ante la próxima Conferencia Nacional de Transportes Terrestres

Por el ministro de Obras Públicas, señor Guerra del Río se ha dictado una Orden convocando la nueva Conferencia Nacional de Transportes Terrestres, en la cual estarán representados el Estado (Ministerios de Obras Públicas y Hacienda), los ferrocarriles y los servicios regulares y libres. Esta Conferencia empezará sus trabajos dos meses después de haberse constituido la Comisión oficial con sus respectivos representantes.

Somos pesimistas, por adelantado, en cuan-

to a los resultados de esta Conferencia. Su composición, integrada en su mayoría por funcionarios del Estado, y la evidente situación de inferioridad en que se colocan los transportes por carretera, ante los intereses ferroviarios, hacen prever que el vehículo de auto tracción especialmente, el transporte libre de viajeros y mercancías será una vez más la víctima. No nos cogerá de sorpresa, pues ya estamos acostumbrados. La actuación de los gobiernos españoles en los últimos años sólo ha

**CORDOBA AUTOMOVILISTA CLUB**

Por conducto de su órgano de publicidad desea a sus socios y amigos

**Un año feliz y próspero 1934**

perseguido una finalidad determinada: acumular sobre la industria del auto-transporte cuantas cargas e impuestos ha podido imaginar el Fisco para ver si conseguía aniquilarla. Pero como contra el progreso natural y biológico de los acontecimientos y de las cosas, no es posible que tengan eficacia las leyes ni las disposiciones, pese a todas las restricciones y cargas onerosas que la ahogan, la industria del auto-transporte ha podido subsistir. Venciendo todos los obstáculos que se han presentado, prosigue su desenvolvimiento, con todos los esfuerzos y penurias imaginables, es cierto, pero impulsada por el progreso que es ley natural de los pueblos, siempre superior a la que dictan los hombres, mayormente cuando éstos se dejan llevar por la pasión o por la arbitrariedad.

Y es lástima que así sea. No se quiere reconocer, que en un país de las características geográficas del nuestro, esencialmente montañoso, con una economía pobre, los transportes mecánicos por carretera son providenciales, ya que realizan el servicio de distribución con el mínimo de gastos de instalación, mucho más teniendo en cuenta la exigua red ferroviaria de España, una de las más insignificantes y peor trazadas del continente, según demuestran con datos incontestables todos los que con su competencia han estudiado profundamente este asunto.

Pero esto no vale nada. Puede más la rutina y la incompreensión que todo lo demás. Y por esto, pese a la Conferencia en proyecto y a todas las que sucesivamente puedan celebrarse, se continuará postergando el transporte por carretera; y para salvar mal entendidos intereses locales, continuarán construyéndose ferrocarriles secundarios o estratégicos, los cuales costarán un sin fin de millones, y una vez acabados e inaugurados, se verá que no tienen tráfico ni base económica de vida, y que las utilidades que se consigan no bastarán ni para pagar un módico interés del capital desembolsado o invertido. Una vez más se producirá la paradoja en que vivimos. Mientras en Francia, Alemania e Inglaterra esta clase de ferrocarriles van desapareciendo de día en día, porque, sobre sus escasos rendimientos, el

transporte por carretera los ha acabado de matar, transformando en algunos de ellos los trabajos de su explotación en empresas autopistas; aquí no aprenderemos nada de esas lecciones y los iremos construyendo, de momento, para satisfacción de los naturales de las comarcas por donde pasarán, y después para verlos destruir o ver como crece la hierba, entre sus carriles, ya que los constantes avances del transporte por carretera los harán de día en día más imposibles e inútiles. Y es que los problemas de circulación y distribución están completamente desenfocados, por ceguera del Gobierno o por no quererlo ver, o por verlo tal como las empresas ferroviarias quieren verlo.

Para los ferrocarriles, su más grande enemigo es el vehículo de auto-transporte; y llevados por nuestro carácter latino, la consecuencia no es otra que matar a éstos o al menos hacerles la vida imposible. Así pensaban también los amos de las galeras y diligencias cuando el ferrocarril comenzó a instalarse y a destruir sus ganancias.

Pero ni las galeras vencieron entonces ni ahora morirán los transportes por carretera, porque el problema no es hoy de muerte para ninguno, sino de transformación de los ferrocarriles y de coordinación de éstos con los vehículos de autotracción.

Para largas distancias, actualmente, y mientras la aviación no aumente en forma insospechada su capacidad de transporte, el ferrocarril es aún insustituible, y tiene sobre el camión de auto-ómnibus, indiscutibles ventajas, tanto de capacidad como de baratura, y si se quiere de rapidez. Las líneas básicas ferroviarias españolas tienen, pues, por mucho tiempo aún asegurada su vida. A lo que no tienen derecho es a vivir como viven, sin ningún deseo de reformarse. Todas estas líneas deberían tener doble vía, lo cual hoy, para vergüenza de todos, aún no tienen sino en cortos trayectos, y habrían también de tener estaciones de entroncamiento o enlace, con la suficiente capacidad para que no quedasen en seguida taponados y que los vagones no pasasen días y más días, evitando que se dé el caso de que haya material ferroviario que, en pequeña velocidad,

alcance un promedio de diez kilómetros por día, como hoy vergonzosamente aún sucede. Si se quiere hacer política de gastar millones en ferrocarriles, miremos los que hay aún por gastar. En cambio de todo esto, para cortas distancias, para comarcas montañosas donde el ferrocarril es caro de construcción y de entretenimiento, y aun para comarcas llanas donde aún el ferrocarril no ha llegado, el camión vencerá siempre al ferrocarril, por la cantidad de ventajas de que dispone y sobre todo por la baratura de su instalación.

He aquí, pues, indicado el problema de coordinación, perfectamente posible entre estos dos medios de transporte, la forma básica resolutive de los cuales no es otra que dar al ferrocarril aquello que es propiamente de él, y al transporte por carretera aquello que esté dentro de sus posibilidades más adecuadas. Pero esto, que es tan fácil en teoría, en la práctica se complica por aquello de que el ferrocarril, toda vez que llegó primero y por tanto que es más antiguo, no quiere dar beligerancia al vehículo de auto-tracción, ni quiere establecer las líneas de su competencia, el ferrocarril no quiere renunciar a nada, y en nombre de los intereses creados y de salvaguardar los derechos del Estado, por la reversión que llegará un día u otro, quiere quedarse la parte del león. Y esto es lo que no puede ni debe ser.

Si en la Conferencia en proyecto se quiere estudiar, sin prejuicios ni apasionamientos, el importantísimo problema de la coordinación de los dos medios de transporte, puesto cada uno de ellos en su terreno, la labor de la Conferencia podría ser realmente provechosa. Desgraciadamente, ni por su composición ni por las experiencias pasadas, caben forjarse muchas esperanzas.

Pero aunque de ella salga una nueva herida al transporte por carretera, no por esto morirá, porque de la misma manera que el agua gobernada por la ley de la gravedad, busca siempre los niveles más bajos y no se va a los mal altos, los pueblos también, guiados quizás inconsecuentemente muchas veces por la ley del progreso, quieren ir siempre adelante y nunca atrás. Por esto nuestro pueblo, pase lo

que pase, no querrá renunciar al vehículo de auto-tracción, ya que este renunciamento supondría una parada en su marcha, y de esta clase de paradas hay casi siempre.

JAIME ESTAPE Y PAGES

*Presidente de la Federación Industrial de Auto-transporte de Cataluña.*

---

**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 Diciembre. 1933**

Número 1.055

Don Francisco Sánchez Jiménez, vecino de Fernán Núñez.

---

**TELEFONO 2.888**

*Este es el número del teléfono de la parada de auto-taxis del primer tramo del Gran Capitán, que ha quedado establecido delante del edificio del Gran Teatro.*

*El público que quiera estar bien atendido, puede requerir un «taxi» al 2888, que acudirá al servicio que se le demande inmediatamente.*

---

**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 Diciembre de 1933**

Del número 5.925 al 5.931

Don Alfredo Romero Viamonte, vecino de Córdoba; don Manuel Paz García, de Córdoba; don Mateo Rider Sánchez, de San Sebastián de los Ballesteros; don José L. Bermúdez Cañete, de Baena; don Baldomero Molina Muñoz, de Herrera (Sevilla); don Miguel Wert Delgado, de Córdoba y don Pedro García Moya, de Peñarroya-Pueblonuevo.

## De interés para los automovilistas españoles que deseen ir a Francia

La Agencia Consular de Francia en ésta, nos comunica la siguiente nota que estimamos de interés para los Españoles (particularmente nuestros paisanos) que deseen trasladarse en automóvil a la Nación vecina:

«La Administración de Hacienda Francesa acaba de introducir modificaciones en el régimen de admisión temporal de los automóviles propiedad de turistas extranjeros.

Las nuevas disposiciones tienen por objeto concretar las condiciones en que los interesados podrán permanecer en Francia sin faltar a los Reglamentos vigentes en aquella Nación. Disponen además, para los turistas denominados «ocasionales», la facultad de permanecer en Francia dieciocho meses durante un plazo total de veinticuatro meses.

Para la aplicación de este régimen de privilegio, los turistas automovilistas quedan clasificados en las dos categorías siguientes:

- a) Turistas «Ocasionales», y
- b) Turistas «Regulares», es decir, aquellos que pasan a Francia por lo menos una vez al año.

Los turistas «ocasionales» podrán disfrutar del régimen de admisión temporal limitada a un año como máximo, con facultad para prolongarla en caso de fuerza mayor (enfermedades, accidentes, etc.)

Los turistas «regulares» no tendrán derecho a participar de las facilidades turísticas más que en el caso de que sus estancias en Francia no excedan de seis meses al año. No obstante, la Administración de Aduanas Francesa podrá derogar lo dispuesto en aquellos casos dignos de interés y siempre a título excepcional.

Como consecuencia, un turista ocasional que hubiese disfrutado durante un año de la admisión temporal, podrá, al volver a Francia al año siguiente, beneficiarse del régimen de privilegio durante seis meses.

Éstas disposiciones quedan reservadas a los

automovilistas que reúnan las condiciones exigidas para ostentar la calidad de turista.

El plazo de un año durante el cual los turistas ocasionales pueden disfrutar de la admisión temporal, empezará a contarse a partir de la fecha de su entrada en Francia, y el plazo de seis meses durante el cual serán concedidas a los turistas las facilidades turísticas no podrá ser descontado más que en el año civil en curso».—*R. Cantais.*

Córdoba, Enero de 1934.

---

### Hasta el día 15 de Febrero

# El pago de las patentes en período voluntario

Ponemos en conocimiento de los automovilistas, que el período voluntario para el pago de las Patentes de los vehículos con motor mecánico, correspondientes al semestre actual, expira el 15 de Febrero próximo.

Pasada esta fecha, aquellos propietarios de vehículos que no hayan satisfecho las respectivas Patentes, tendrán que abonarlas con el consiguiente recargo.

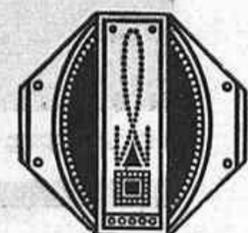
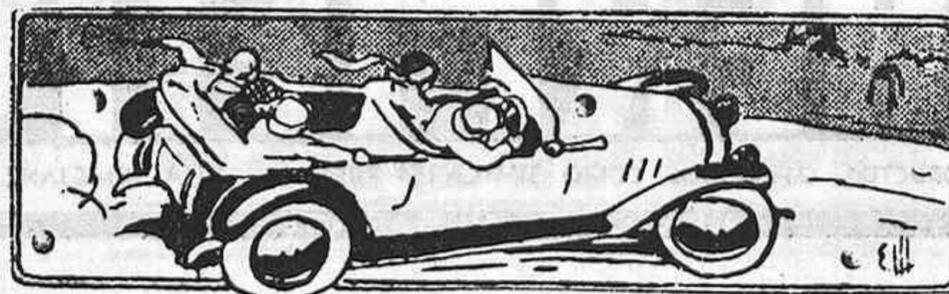
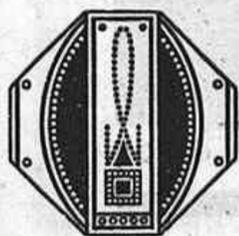
**CO=4.952**

Vehículos con motor mecánico matriculados en la provincia de Córdoba durante el año 1933

**CO=5.088**

MESES	Camiones, Omnibus, Motocicletas y Volquetes	Automóviles de turismo	Total
Enero.....	9	4	13
Febrero.....	6	0	6
Marzo.....	7	3	10
Abril.....	6	4	10
Mayo.....	4	7	11
Junio.....	0	5	5
Julio.....	8	10	18
Agosto.....	14	5	19
Septiembre.....	5	7	12
Octubre.....	8	7	15
Noviembre.....	2	6	8
Diciembre.....	4	6	10
	<b>73</b>	<b>64</b>	<b>137</b>

Los 137 vehículos matriculados, corresponden a las siguientes categorías: Camiones, 52; Automóviles, 64; Omnibus, 11; Motocicletas, 9 y Volquetes, 1.



## Chrysler aumenta los salarios

Walter P. Chrysler, presidente de la Chrysler Corp., ha anunciado un aumento de sueldo del 40 por 400, efectivo inmediatamente, que afecta a más de 45.000 empleados de su organización. Se está estudiando un plan de menos horas de trabajo, el cual, una vez terminado, entrará en vigencia en todas las fábricas de la Chrysler, en Detroit.

Durante el último año, la Chrysler ha agregado a su personal unos 19.000 operarios. El número de empleados que se beneficiarán con este aumento de sueldo es mucho mayor que el total que la gran empresa tenía durante 1929, año en que culminó su producción. El personal de la Chrysler en enero era de 30.924, y en junio llegó a 45.860.

## Los coches ingleses en Francia

Durante el primer trimestre del año pasado y por primera vez desde la gran guerra, la importación de automóviles ingleses ha sido mayor que la americana.

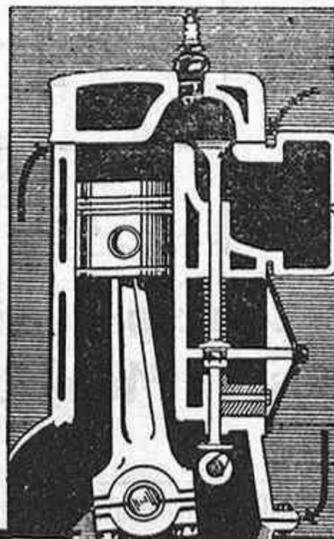
## LOS COCHES ROBADOS

Según la revista «L'Auto Italiana», la Policía noruega descubrió recientemente una vasta organización comercial para vender los automóviles robados en América y aun en Europa. La sede de la organización estaba en Oslo. En esta ciudad se había instalado una gran oficina con sus correspondientes talleres para transformar y disfrazar los automóviles llegados en cajas, tanto de los Estados Unidos como de otros países. Luego eran vendidos sin que se pudiera sospechar su procedencia. Pero llegó un día en que las autoridades sospecharon. Fueron abiertas algunas cajas, y se pudo comprobar que los números de los coches que contenían coincidían con los indicados a la Policía como robados. Descubierta el negocio, fueron recuperados por sus propietarios algunos magníficos coches de gran lujo que habían desaparecido últimamente.

LEA VD.

CORDOBA AUTOMOVILISTA

PERDIDA DE COMPRESION DEL MOTOR  
PERDIDA DE FUERZA



PARA EVITARLO, LAS JUNTAS DEL MOTOR HAN DE TENER UN AJUSTE HERMETICO SOLO LO CONSEGUIRA 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

## El reconocimiento obligatorio de los vehículos mecánicos destinados al servicio público

La «Gaceta» ha publicado la siguiente orden de Industria y Comercio:

«Primero. A partir de la publicación de esta orden en la «Gaceta de Madrid», las Jefaturas de Industria provinciales vienen obligadas a requerir a los propietarios de los vehículos con motor mecánico, con quince días de anticipación a la fecha en que termina el plazo de validez del permiso de circulación que le fue concedido, para que al finalizar el mismo presenten a reconocimiento periódico anual los vehículos de su propiedad. El requerimiento se hará con cédula duplicada y por conducto de las Alcaldías respectivas, salvo en la capital, donde se efectuará por las Jefaturas directamente; y

Segundo. Transcurrido el plazo sin que haya sido presentado el vehículo al reconocimiento periódico, sin justificación, las Jefaturas de Industria, con arreglo a las facultades que

les corresponden conforme al artículo 96 del Reglamento de 17 de Noviembre de 1931, impondrá una multa de 50 pesetas al propietario del vehículo, señalando un nuevo plazo de quince días para que cumplimenten el servicio, transcurrido el cual con resultado negativo, se impondrá nueva multa de 100 pesetas, proponiendo además a la Jefatura de Obras Públicas de la provincia la prohibición de que circule el vehículo de que se trate, y acordada que sea ésta se publicará en el «Boletín Oficial» para conocimiento de las autoridades. Las multas a que este apartado se refiere se harán efectivas en papel de pagos al Estado.»

## Italia aumenta su exportación de automóviles

La exportación de vehículos de turismo de construcción italiana durante el curso de los primeros cuatro meses de 1933 ha sido de 1.445 unidades, de un valor de 8.055.470 liras, contra 292 vehículos, de un valor de 1.856.400 liras para el período correspondiente de 1932.

*"Este cargo en la factura le ahorrará dinero"*

*... y lo que es más este nuevo juego de bujías CHAMPION aumentará el rendimiento de su motor. Encontrará Ud. que este gasto le economizará en gasolina en los primeros 15000 Km. más de su importe.*



**CHAMPION**  
PIDALAS EN SU GARAGE

# Tarifas de contribución para los vehículos de tracción mecánica que impone la Patente Nacional de Circulación de Automóviles

**SEMESTRE**

## Automóviles de lujo y turismo

(Incluido el 5 por 100 de cobranza)

HP.	Ptas.
5	52'50
6	63'00
7	73'50
8	84'00
9	94'50
10	105'00
11	118'13
12	131'25
13	144'38
14	157'50
15	107'63
16	183'75
17	201'07
18	218'40
19	235'73
20	253'05
21	270'38
22	287'70
23	308'70
24	329'70
25	350'70
26	371'70
27	329'70
28	413'70
29	434'70
30	455'70
31	476'70
32	497'70
33	518'70
34	539'70
35	560'70
36	581'70
37	602'70
38	623'70
39	644'70
40	665'70

## Automóviles de alquiler y Camiones de Transportes Públicos y Particulares

(Incluido el 5 por 100 de cobranza)

HP.	Ptas.
5	94'50
6	113'40
7	132'30
8	151'20
9	170'10
10	189'00
11	207'90
12	226'80
13	245'70
14	264'60
15	283'50
16	302'40
17	321'30
18	340'20
19	359'10
20	378'00
21	396'90
22	415'80
23	434'70
24	453'60
25	472'50
26	491'40
27	510'30
28	529'20
29	548'10
30	567'00

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

Lea Vd. CORDOBA AUTOMOVILISTA

# Un nuevo Reglamento de Circulación fundido en el mismo defectuoso molde que el actual

Evidentemente el Gobierno de la República se ha convencido de los defectos que abriga el vigente Reglamento de Circulación, puesto en vigor por Real decreto de 17 de junio de 1928. Fué aquello una obra que, aunque no nos atrevemos a calificar de inútil porque, verdaderamente, antes de ella no había nada, hemos por lo menos de acusar de muy imperfecta y aun en algunos casos, de poco previsora.

Sus defectos, que anotamos oportunamente, eran originarios, en concepto nuestro, del poco acierto que se había tenido en la elección de personas encargadas de su estructuración. A lo largo de sus dos centenares de artículos se aprecia ostensiblemente la mano de hombres técnicos, de cuya capacidad y excelente orientación y mucho menos de su buena fe, no nos era entonces ni hoy nos es permitido dudar. En este punto, tal vez el actual Reglamento esté a poca distancia de la posible perfección.

Pero le falta algo. Le falta la aportación experimental, que únicamente podían haberla incorporado a la prosa de su articulado otros elementos, tal vez los más interesados en que la obra propuesta no llevara más que una tara mínima de defectos.

En aquella Comisión encargada de redactar el Código de las carreteras, se notaban ausencias imperdonables. No sabemos por qué razón estaba constituida por representantes de varias entidades, incluso por la Sociedad Velocipédica Española; pero en ella no figuraba ninguna de las sociedades de obreros del volante. No es, entiéndase bien, negar capacidad a ninguna de las personas que, con distintas representaciones, aportaron su esfuerzo a la obra de que tanta necesidad se sentía. Es, simplemente, poner de manifiesto una omisión lamentable, falta de justificación, y no muy sobrada, del respeto que la opinión del elemento más interesado en aquella legislación debía merecer al gobernante que la autorizaba. Nuestra protesta

de entonces no tenía otro fundamento ni estaba inspirada en ninguna otra extraña solícitud.

Y como era de temer y nosotros esperábamos, en cuanto el Reglamento llegó al campo de la práctica empezó a acusar aquellos defectos que seguramente hubiera previsto la práctica representada, dentro de la Comisión redactora, por la presencia de cualquiera de las sociedades obreras de mecánicos conductores. Faltó esta representación, no solicitada, y con ella quedó ausente del Reglamento la opinión previsora y mejor documentada del que, por excelencia, es usuario consecuente de la carretera: del chofer.

Y ahora vemos que el lamentable error se repite. En estos momentos se está trabajando en la redacción de un nuevo Reglamento. Es de suponer que se trata de recoger las equivocaciones del anterior, de hacerle más adaptable y justo, de que sea más previsor, práctico y atinado. Por adelantado declaramos que ha de conservar, si no todos sus defectos, buena parte de ellos; los bastantes para que la nueva labor sea también esfuerzo valdío. Es decir, que seguiremos regidos por un Código imperfecto, creador de incertidumbres y filón de infinitos perjuicios.

Hacemos esta afirmación apoyándola en la opinión que antaño hicimos pública con oportunidad. Acertamos entonces y no creemos equivocarnos ahora. Nos basta ver la relación de quienes han sido nombrados para redactar el nuevo Reglamento. Veáse: Presidente del Consejo de Industria, jefe del Negociado de Planos y Estadísticas del Ministerio de Obras públicas, ingenieros jefes de Obras Públicas e Industrias de Madrid, y presidente del Instituto Pricotécnico de la capital de la República. Y nada más.

Hemos de repetir lo dicho anteriormente. Esta Comisión, respetabilísima para nosotros, compuesta indudablemente de personal técnico

eficiente y capacitado, de hombres de excelente buen sentido y mejores deseos, no ha de conseguir, no obstante, dotarnos de un buen Reglamento de circulación, capaz de amparar los derechos de todos y exigir igualmente las reponsabilidades sin excepción. Fracasarán en sus buenos propósitos y nada habrá conseguido si no es su molestia, porque al derogar el anterior Reglamento y poner en vigor el que sea producto de su labor, prácticamente han de apreciarse los mismo defectos, otros defectos o los defectos nuevos unidos a los que existían. El tiempo queda encargado de darnos la razón. Esperemos.

Una vez más se va a juzgar, con propósito de sentar jurisprudencia, sin oír a la parte más interesada. Se comete un nuevo error. Se va otra vez a la pérdida del tiempo sin resultados prácticos. Parece que el tiempo, ni las circunstancias ni los cambios más profundos registrados en nuestra política son suficientes a desarraigar viejos procedimientos que a diario y en todas las posiciones, en el Poder y en la oposición, todos acusamos de improcedentes. Pero que no sabemos por qué imperativos rutinarios nadie es capaz de desterrar.

La historia se repite. La Dictadura, hizo en este sentido una obra imperfecta, que nosotros censuramos oportunamente. Los hombres de la Republica, régimen democrático que se impuso el pueblo, tratan de corregir aquellos errores. Pero, ¿cómo han de conseguirlo si para ello caminan por la misma senda extraviada y guiados por parecida anticuada orientación?

¿Cuáles pueden ser sus resultados? Sin exceso de pesimismo nos adelantamos a asegurar que serán los mismos. Es decir, que seguiremos sin Reglamento de Circulación.

---

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

## Campbell espera sobrepasar los 428 kilómetros a la hora

Campbell, recordman del mundo de velocidad en automóvil, en una carta hace poco enviada a Mr. Balzar, representante en Florida de la American Automobile Association, anunciaba que los nuevos perfeccionamientos introducidos en su famoso «Pájaro Azul» le permitirían alcanzar en las próximas pruebas una velocidad de 5 millas (8'046 kilómetros) en 1 minuto, o sea 300 millas (428'20 kilómetros) por hora.

---

## Banco Español de Crédito

**Capital: 100 millones de pesetas**

Domicilio social: Alcalá, núm. 14, Madrid

**SUCURSAL DE CORDOBA**

**CLAUDIO MARCELO, 21 Y 23**

(EDIFICIO DE SU PROPIEDAD)

**Caja de Ahorros**

Intereses que se abonan 3 1/2 % 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 BOLSA

CUENTAS CORRIENTES A LA VISTA  
 CON UN INTERÉS ANUAL DE 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.

**Una nueva disposición**

**Se declara obligatorio el Libro Especial de Transportes de Mercancías o Efectos que lleven todos los camiones**

Por la Administración de Rentas Públicas de esta Provincia se ha publicado en el Boletín Oficial de 1.º de Enero la circular siguiente:

«Por orden Ministerial de fecha 13 de los corrientes se dispone que a fin de fijar el precio de los conciertos a que se refieren los artículos 23 y 24 de la Ley de 11 de Marzo de 1932, con los dueños o empresas de camiones u otros vehículos de tracción mecánica que transporten exclusivamente mercancías o efectos por carreteras o caminos ordinarios, podrá tomarse como base, el rendimiento íntegro de tal transporte en el ejercicio anterior al de la fecha del respectivo concierto, siempre que exhiban los correspondientes libros de contabilidad con los requisitos que exigen las disposiciones en la actualidad vigentes sobre la materia. A falta de esos libros se deberá utilizar un «libro especial de transportes de mercancías y efectos» ajustado al modelo anejo, el cual deberá ser diligenciado y sellado por esta Administración y en el que se consignarán, con la debida precisión, los datos correspondientes, para su exhibición al per-

sonal encargado de realizar las oportunas comprobaciones, y

Que cuando no existan los libros a que se alude anteriormente, o no reúnan los expresados requisitos, o no se consienta su exhibición, se aplicarán las normas establecidas por el mencionado artículo 24 de la Ley de 11 de Marzo de 1932, los que fueron publicados en este periódico oficial en fecha 12 del corriente mes.

Lo que para conocimiento de los interesados se hace público en este diario oficial.

Córdoba 27 de Diciembre de 1933.—El Administrador de Rentas Públicas, Alejandro Vázquez».

En el libro cuyo modelo se cita en la precedente circular que tendrá carácter de especial para transportes de mercancías y efectos, se harán constar los siguientes extremos: número de matrícula del vehículo, fecha del servicio, puntos de salida y destino, kilómetros de recorrido, consignatario, clase de mercancías o efectos, peso en kilogramos, importe del servicio retribuido como ajeno o valorado como propio y otros extremos.

**ES OBLIGATORIO**



**Libro Especial de Transportes de Mercancías y Efectos**

en la Imprenta LA IBERICA. - Duque de Hornachuelos, 12 dup. - Teléfono 1754 - CORDOBA

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

## Se está redactando un nuevo reglamento de circulación de vehículos

«Por una orden de la Presidencia que inserta la «Gaceta» se dispone:

1.º Que una Comisión integrada por los señores don Eusebio Martí Lamich, presidente del Consejo de Industria; don José Oráa de la Torre, jefe del Negociado de Planos y Estadística del Ministerio de Obras públicas; de los ingenieros jefes de Obras públicas y de Industria de la provincia de Madrid y del director del Instituto Psicotécnico de Madrid, estudien y presenten, en un plazo máximo de tres meses, un nuevo Reglamento de circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España.

2.º Hasta que sea dictado el nuevo Reglamento, los expedientes de reconocimiento e inspección de vehículos, así como los incoados por los aspirantes a conductores de automóviles, se continuarán presentando en las Jefaturas de Obras públicas, cuyos Centros, una vez registrados, los remitirán a la de Industrias, juntamente con las fotografías de los conductores, para que emitan el informe previsto en los ar-

tículos tercero, quinto y sexto del Reglamento vigente.

3.º Análogamente, en caso de extravío de las libretas de autorización para circular automóviles, solicitarán los interesados de las Jefaturas de Obras públicas la expedición de un duplicado que, como el original que se sustituye, irá autorizado por los ingenieros jefes de Obras públicas y de Industria de la respectiva provincia.

Lea Vd. diariamente

# ABC

Corresponsal en Córdoba:

**FRANCISCO QUESADA**

## Un verdadero record de asociados

El Automóvil Club de Inglaterra que ya contaba con quinientos mil asociados, acaba de recibir solicitudes de ingreso de más de quinientos automovilistas.

### Relación de los vehículos de tracción mecánica matriculados en la provincia de Córdoba durante el mes de Diciembre 1933

Núm.	MARCA	NOMBRE Y APELLIDOS DEL PROPIETARIO	DOMICILIO
5079	G. M. C. (C).....	Don Francisco Castro del Pino.....	La Victoria
5080	Opel.....	» Alfredo Romeo Viamonte.....	Córdoba
5081	Austin.....	» Alfredo Redondo Ortiz.....	Montilla
5082	Ford (C).....	» Francisco Pulido Rodríguez.....	Montoro
5083	Chevrolet.....	Doña Purificación García, Vda. de Vega.	Montilla
5084	Hispano-Suiza (C).....	Don Rafael Lozano Lara.....	Carmona (Sevilla)
5085	Ford.....	» Félix Huici Poyales.....	Córdoba
5086	Bedford (C).....	» Juan Sola Muñoz.....	La Rambla
5087	Renault.....	» Fernando Ansorena Sáenz de Jubera	Córdoba
5088	Opel.....	» Eulogio Paz García.....	Peñarroya-Pueblonuevo

En total, se han matriculado 10 vehículos, correspondientes a las siguientes marcas: Ford, 2; Opel, 2; G. M. C., 1; Austin, 1; Chevrolet, 1; Hispano-Suiza, 1; Bedford, 1 y Renault, 1.

# PEDRO LOPEZ E HIJOS

BANQUEROS

REPRESENTANTES DE LA COMPAÑIA

ARRENDATARIA DE TABACOS

## CORDOBA

TELEFONO 1226

---

---

### 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

---

---

### 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

De mucho interés para los Productores de Aceite

# ACIDIMETRO

# MOISES

(Perfeccionado)

*El valor comercial del aceite de olivas está en razón inversa de su cantidad en ácidos libres, por lo cual se clasifica como **fino** cuando ésta no llega al uno por ciento; **corriente** si es mayor de uno y menor de tres; e **industrial** si pasa de esta proporción, aun-*

*que a veces se tolera hasta un cinco por ciento.—Cotizándose en el mercado las clases citadas con notables diferencias de precio entre unas y otras, es por tanto del mayor interés para cosecheros y compradores conocer con la mayor aproximación el grado de acidez de los aceites a contratar. Para ello circulan en el mercado varias clases de complicados aparatos, costosos los más, cuyos líquidos, de título empírico y gran concentración, inducen fácilmente a errores; dificultades que obvia el **Acidímetro Moisés** por su mayor exactitud, fácil manejo, económico precio y reducido volúmen.*

## MODO DE USARLO:

Verted cuidadosamente el aceite a ensayar en el frasco tubo que se acompaña, enrasando previo leve reposo con la raya circular trazada sobre la inscripción «*aceite*» agregad a continuación *líquido número 1*, hasta el trozo circular superior a la inscripción «*disolvente*», agitad a continuación y llenad la bureta graduada hasta el O con *solución número 2 de legía sódica*, adicionándola poco a poco, hasta coloración rosa *persistente*. El número de centímetros cúbicos y sus décimas gastados de esta solución, representan la acidez por ciento del aceite valorada en ácido oleico.

De venta al precio de 25'00 pesetas, completo, franco porte.  
Soluciones número 1 y número 2, para reposición, a 2'50 frasco.

---

Informes en Córdoba: FRANCISCO QUESADA. - Morería, 14, pra!