



225
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

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 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 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. 225

Oficinas: Morería, 14, pral.

DIRECTOR: FRANCISCO QUESADA

TELÉFONO NÚM. 1000

1.º DE MAYO DE 1934

LAS VICTIMAS OCURRIDAS POR ACCIDENTES DE AUTOMOVIL

En el año 1931 sufrieron accidente de automóvil en España ¡quince mil quinientas trece personas! En esa fecha circulan ciento sesenta y nueve mil cuatrocientos sesenta y siete vehículos de tracción mecánica.

Obtengamos una proporción y veremos que por cada diez automóviles hay un accidente al año. El porcentaje es algo más inquietante, sobre todo si se advierte que tiende a aumentar. En efecto, el año 1928 sólo hubo un 8,6 por 100 de accidentes con relación a los vehículos en circulación. ¿Exceso de velocidad? ¿Mecánicos deficientes?... El motivo principal que achaca a los conductores está en la omnipotencia de ese «carnet» de conducir que le entrega a cualquier ciudadano capaz de haberse aprendido de memoria la significación de las señales luminosas y de haber colocado, marcha atrás, junto a una acera, un cochecito de cinco caballos.

Hasta 1914, el automóvil había sido un objeto de lujo, y el título de chofer era equivalen-

te al actual título de piloto aviador. Conducir un automóvil exigía pericia, arrojo, fuerza, serenidad, y estaba prácticamente vedado al sexo femenino. A los veinte años se pasea un cochecito ligero, capaz de correr, haciendo locuras, a treinta o cuarenta kilómetros por hora. Después de cinco años de práctica se abordaba el automóvil rápido de turismo y, en buenas carreteras, se comprobaba con infinita emoción que el marcador de velocidad indicase los setenta kilómetros por hora.

Y solamente los «ases», los conductores especializados, curtidos en la carretera y en las pistas, se atrevían a tener uno de esos carísimos vehículos de carrera, llamados entonces «bóolidos», que alcanzaban y, a veces pasaban, los cientos por hora.

¡Los cientos por hora! ¿Qué coche de serie actual no los hace con facilidad? Las casas constructoras se disputan el cliente, como si los buenos burgueses que desean ir en coche a pasar el domingo a la Sierra tuvieran un ama de «re-

cordman» al estilo de Seegrave o Campbell.

—Mi coche hace ochenta en segunda y ciento treinta en directa—le dice un vendedor.

—El mío—le asegura otro—puede hacer los ciento cincuenta.

Velocidad. Antes, un automóvil iba despacio, pero doraba él y su conductor muchísimos años. Ahora, cada año sale un tipo de motor y de carrocería diferentes. Hay que cambiar de coche todos los años, como las señoras cambian de abrigo o de vestido.

Dos temporadas bastan para que un vehículo que ha costado veinte o treinta mil pesetas esté pasado de moda. En 1930, la velocidad normal en carretera era de sesenta por hora. Hoy se va de Madrid a Sevilla a ciento, y con carrocerías aerodinámicas se podrá ir mucho más de prisa el año próximo.

Entonces, ¿son los constructores quienes tienen la culpa de los accidentes, por aplicar a los automóviles de turismo los mismos principios que a los coches de carrera.

No. El peligro fundamental está en el hecho de que un señor—o una señorita—, que acaba de pasar el examen de conductor con un tan inofensivo como sencillo Citroen de cinco caballos, pueda al día siguiente lanzarse a ciento cincuenta por hora en un coche grande y complicado.

A este peligro hay que añadir otros dos muy importantes, los pasos a nivel y el trazado de las carreteras, que es, aproximadamente, igual al de hace dos siglos. Por los mismos caminos donde circulaban las diligencias al trote de seis pencos, los ochenta caballos encerrados en unos cilindros de acero lanzan un vehículo a

De interés para los Automovilistas

De 25 á 500 pesetas de multa

Los propietarios de automóviles dedicados al servicio público, así como los de los camiones de mercancías propias o públicas, pueden ser sancionados con multas de 25 a 500 pesetas, si no llevan la documentación necesaria, determinada en los vigentes Reglamentos, y si no se hallan al corriente en el pago de los distintos conceptos tributarios, como Patente de Circulación, concierto de transportes y canon de carreteras.

De este último tributo están exentos los camiones que transportan únicamente las mercancías de la propiedad de sus dueños, si bien todos han de ir provistos de autorizaciones especiales para los ayudantes de chófers y obreros que efectúen la carga y descarga, los que han de llevar también sus correspondientes contratos de trabajo.

Con objeto de evitar tales infracciones y la imposición de las consiguientes multas, los automovilistas interesados pueden dirigirse a las oficinas de «Córdoba Automovilista», calle Morería, 14, principal, donde se les pondrá al corriente de sus obligaciones, efectuándose las gestiones consiguientes.

ciento veinte kilómetros por hora. Hasta que existan en España—y en el extranjero—autopistas, subsistirá la desproporción entre las posibilidades de velocidad de los automóviles modernos y los caminos por donde han de circular.

Aparte de estos peligros, que se refieren especialmente al conductor y a los ocupantes de los automóviles, existen otros que afectan a los peatones. Pero es preciso decir que resulta maravilloso el hecho de que el balance de atropellados en las ciudades y carreteras españolas no sea pavoroso. ¡Y no por culpa de los conductores ciertamente! El peatón español se sitúa muy a menudo en actitud de enemigo frente al auto. Sí ve avanzar uno por una calle, no por eso aguarda en la acera a que haya pasado. Al contrario. Avanza lentamente, contoneándose retador, gruñendo:

—Ahora vamos a ver quién se quita de los dos.

Recuerdo que antes de la gran guerra, cuando por las carreteras de España circulaban muy pocos automóviles, se solían matar media docena de perros y otras tantas gallinas cada cien kilómetros. Hoy los animales han aprendido a sortear el peligro de los coches. Las personas aún no. Da miedo atravesar los pueblecitos enhebrados en las grandes carreteras, aunque se lleve el vehículo a una marcha moderadísima. Cada instante, un chiquillo surge de un portal o de una bocacalle para meterse entre las ruedas, y una viejecita aturdida se precipita sobre el paracoches gritando, llena de espanto.

UNA DESCONSOLADORA ESTADISTICA DE ILESOS

«Confío en mi suerte», piensa el conductor al entrar en una curva a toda velocidad, y otro tanto espera el peatón al cruzar una calle, imprudente. Pues bien; para que no confíen ni los unos ni los otros tanto en la suerte, ahí van unas cifras: de quince mil quinientas trece personas que sufrieron accidentes en España durante el año 1931, ¡sólo seiscientos siete resultaron ilesas! Es decir, el 3,9 por 100...

Y como hubo durante ese mismo año dos mil muertos, llegamos a la conclusión que hay

más posibilidades de matarse al cometer una imprudencia que de salir ileso.

J. V.

(De «Automovilismo».)

«El Progreso Agrícola y Pecuario»

La revista de los agricultores y ganaderos

La gran revista «El Progreso Agrícola y Pecuario», que se edita en Madrid hace cuarenta años, siendo una de las más antigua de esta clase de publicaciones, y la que goza de más prestigio entre los agricultores, ha nombrado corresponsal delegado para Córdoba y su provincia, nuestro Director don Francisco Quesada, que ya, desde hace bastante tiempo, en los periódicos de Madrid que representa, ha reflejado su cariño y su conocimiento en los problemas agrarios.

«El Progreso Agrícola y Pecuario», dedicará la atención que merezca la cuestión agrícola en la provincia cordobesa, publicando informaciones especiales, a tal fin.

La citada revista, fundada en 1895 y que es continuación de «El Defensor del Ganadero», «La Agricultura Moderna», «La Agricultura Industrial», «La Información Agrícola de Madrid» y «La Agricultura y Córdoba», de Córdoba, tiene como finalidad difundir los conocimientos agrícolas; resolver, en su sección de consultas, los problemas técnicos que a los agricultores y ganaderos se presenten; informar a éstos sobre los datos comerciales de sus productos; y defender en todo momento, los intereses de la clase agricultora.

Según nos informa el señor Quesada, se propone hacer una campaña en la provincia, con objeto de dar a conocer entre los labradores la importancia de la revista «El Progreso Agrícola y Pecuario».

Lea Vd. CORDOBA AUTOMOVILISTA

El nuevo Reglamento de Carreteras en Inglaterra

Desde el año 1918 que terminó la gran guerra, el número de personas muertas y heridas por accidentes de automóvil en Inglaterra, ha excedido de la cifra de dos millones, y las pérdidas materiales exceden de mil millones de pesetas. Solamente en lo que respecta al año 1933 las cifras que da el Gobierno inglés son: 7.203 personas muertas y 216.300 heridas.

El horror de estas cifras ha obligado al Gobierno a la adopción de enérgicas medidas que eviten semejantes sucesos, y la primera ha sido la confección del nuevo «Road bill», con el cual el Gobierno de la Gran Bretaña cree firmemente que el número de accidentes ha de reducirse de una manera sensible.

El mayor contingente de muertos y heridos, lo dan los peatones, pero es muy significativo que en proporción a éstos sean los motociclistas los que han pagado su tributo a la muerte en casi mayor número que los peatones.

La velocidad máxima en las aglomeraciones serán de 50 kilómetros por hora, velocidad fantástica de un país tan civilizado y poblado como lo es el Reino Unido, si se tiene en cuenta con la de algunos pueblos y ciudades de nuestra España, en los cuales se obliga a los automóviles a ir al paso, considerando al automóvil como un asno o una vaca, es decir, que se editan Reglamentos que son inaplicables en la práctica.

El nuevo Reglamento de Carreteras inglés que acaba de entrar en vigor, tiene el sello, como todo lo inglés, de la originalidad, pues las autoridades han creído más lógico disminuir las penas y las multas por infracciones, que no aumentarlas, y así se da el caso de que, mientras con el Reglamento anterior se retiraba el

«carnet» durante un año al conductor que cometía su primera falta, con el nuevo «Road bill» esta suspensión es sólo de días o a lo sumo de semanas...

A los peatones se les va a meter en cintura al igual que a los automovilistas. Se construirán en ciudades y pueblos pasos para peatones, y los que no observen las reglas del tráfico serán objeto de pequeñas multas, que han de redundar, probablemente, en una mejoración del tránsito en el país.

El nuevo «Road bill» contiene otras muchas disposiciones, algunas de ellas sumamente interesantes, y producto de las observaciones de la policía, autoridades municipales, Sociedades deportivas y Sociedades obreras, ya que desde los Pirineos para arriba no se pone en vigor ningún Reglamento que no sea con la cooperación de los que más experiencia tienen de lo que es necesario hacer para mejorar un servicio, o evitar lo que se pretende ahora en Inglaterra con la puesta en vigor del nuevo Reglamento de Carreteras.

E. F. Ojo

Aviso a los automovilistas

Concierto Impuesto Transportes

EJERCICIO 1934

Recordamos a todos los propietarios de camiones que no hayan solicitado el Concierto para el pago del Impuesto de Transportes del presente año, que deben hacerlo seguidamente.

En caso de ser denunciado un vehículo, cuyo propietario no tenga el Concierto solicitado y aunque solo sea por efectuar un viaje, le será incoado expediente el cual será liquidado a razón de 40 kilómetros diarios y 0'025 por tonelada y kilómetro de acuerdo con la Ley.

LEA VD.

CORDOBA AUTOMOVILISTA

Sociedad Minera y Metalúrgica de Peñarroya

Sociedad Anónima. Capital 309.375.000 de francos ◆

◆ Domicilio Social en París: Place Vendome, 12

Dirección en España: PEÑARROYA-PUEBLONUEVO (provincia de Córdoba) Teléfono núm. 1

Dirección Telegráfica: MINERA-PEÑARROYA-PUEBLONUEVO

Oficinas en MADRID: Calle Niceto Alcalá Zamora, 30, 1.º - Teléfono 11.607

Fundiciones de plomo y zing

En Peñarroya-Pueblonuevo, Provincia de Córdoba y en Cartagena, Provincia de Murcia.

Hulleras de Peñarroya-Pueblonuevo y de Puertollano

Carbones para cok y gas. Carbones grasos, Antracitas Cok y Briquetas.

Sub-productos de destilación de la hulla

Benzoles, Taluales, Creosotas, Naftalina, Alquitrans y Brea.

Productos químicos de Peñarroya-Pueblonuevo

Superfosfatos, Superfosfatos dobles, Abonos compuestos, Acido sulfúrico, Oleum, Sulfato de cobre, Sulfato de hierro, Sulfato de amoniaco y Acido nítrico.

Talleres de construcción

Construcciones metálicas y Fundición de hierro de todas clases. Especializados en material de minas, Lavaderos y Fundiciones.

Productos varios

Carborundum, ladrillos y piezas refractarios, ladrillos sílico calcareos, etc., etc.

Para pedidos e informes, dirijase la correspondencia al señor Director de la

Sociedad Minera y Metalúrgica de Peñarroya

Peñarroya-Pueblonuevo
(provincia de Córdoba)

La Feria de Mayo en Córdoba

Programa Oficial de los Festejos

Mercado de Ganados durante los días 25, 26 y 27.

Día 25.—A las ocho de la mañana diada que recorrerá las principales calles de la población, terminando en el paseo de la Victoria, frente a la caseta del Excelentísimo Ayuntamiento.

A las once, inauguración de la Exposición de Avicultura e Industrias derivadas de la ganadería, que se establecerá en la Pérgola y Jardines del Duque de Rivas. Seguidamente inauguración de la Exposición de Arte en el Liceo Séneca.

Por la tarde gran corrida de seis hermosos toros de don Indalecio García Mateo, que serán estoqueados por los diestros Rafael Gómez (el Gallo), Domingo Ortega y Victoriano de la Serna.

A las diez y media de la noche, gran función de fuegos artificiales.

Día 26.—A las once de la mañana, en los jardines del Duque de Rivas, reparto de premios a los expositores de la Exposición ganadera.

Por la tarde, segunda corrida de toros, lidiándose seis de la ganadería de los señores Hijos de don Eduardo Miura, por los diestros Ortega, Armillita y Ballesteros.

Día 27.—A las diez y media de la mañana, concierto por el Centro Filarmónico «Eduardo Lucena» en la Caseta del Excelentísimo Ayuntamiento.

Por la tarde, corrida de seis hermosos novillos-toros de la acreditada ganadería de Concha y Sierra por los diestros Pericás, Niño del Barrio y Niño de la Estrella.

A las diez y media de la noche, segunda función de fuegos artificiales.

Día 28.—Por la mañana entrega de premios a los artistas premiados en la Exposición de Arte.

Por la tarde, espectáculo taurino Llapisera e interesante partido de foot-ball entre los notables equipos Racing Club, de Santander, y Sevilla F. C., campeón de la segunda división de la Liga, disputándose la «Copa Córdoba» en dos partidos.

Día 29.—Por la tarde, Los Charros del Toreo y la banda taurina infantil Los Califas, y el segundo partido de foot-ball entre los equipos Racing Club, de Santander, y Sevilla F. C., en el cual, se adjudicará dicha copa al vencedor.

Día 30.—Por la mañana, llegada a la capital de los Grupos Regionales y recepción de los mismos en el Ayuntamiento.

Por la tarde, primera actuación en la plaza de toros de los Grupos Regionales, Aragonés, Salmantino, Valenciano, Asturiano y Andaluz.

Día 31.—Por la tarde, segunda actuación de dichos grupos en la plaza de toros.

A las diez y media de la noche gran función de fuegos artificiales, estilo valenciano y gran traca, final de la feria.

Durante los días de feria estará abierta al público la Exposición Regional Andaluza de Aceites de Oliva.

Día 1.º de Junio.—Festival infantil en la Plaza de Toros.

Día 2.—Becerrada organizada por el Club Guerrita.

Córdoba 9 de Mayo de 1934.—El alcalde de la ciudad, *Pascual Calderón*.

CERVEZA

LA MEZQUITA S. A.
FABRICAS Y OFICINAS: FRAY LUIS DE GRANADA
TELEFONO 15-50

HIELO

Aviso a los automovilistas

Los carnets de circulación que no estén visados por la Comisaría de Policía serán declarados nulos

Con objeto de dar cumplimiento a la orden del Ministerio de la Gobernación de 28 de Marzo último, se pone en conocimiento de los propietarios de automóviles, ómnibus, camiones y motocicletas, la obligación en que se hallan de presentar, con toda urgencia, los carnets de los respectivos vehículos en la Comisaría de Vigilancia de esta capital, tanto los residentes en Córdoba como en los pueblos de la provincia, para el visado e inscripción en los Registros correspondientes.

La falta de tal requisito, será motivo de la im-

posición de multas y anulación de la matrícula.

CORDOBA AUTOMOVILISTA facilitará impresos declaratorios, para el cumplimiento de dichos preceptos, ya que también han de hacerse constar otros datos, referentes a los conductores. Así mismo, informará a los automovilistas de cuantos datos y aclaraciones necesiten de los pueblos, pueden hacer sus consultas por correspondencia para llevar a cabo la práctica de referidas diligencias pudiendo dirigirse a dicho periódico de las que tiene sus oficinas en la calle Morería, 14.

El rendimiento de las automotrices en Francia

En la línea Barisey-Meirecourt (Compañía del Estado) se ha registrado en diez meses de explotación con ayuda de las nuevas automotrices (octubre de 1932 a julio de 1933) un promedio en aumento de viajeros transportados de un 70 por 100 en comparación con el tráfico obtenido con locomotoras a vapor.

La crisis registrada por el Salón de Londres

La estadística del número de visitantes del Olympia de Londres, con motivo del Salón del Automóvil, presenta un aspecto curioso. Dichas cifras han ido disminuyendo a medida que la crisis se acentuaba.

En 1927 fué de 275.222; en 1928, 253.267; en 1929, 227.474; en 1930, 224.091; en 1931, 186.773; en 1932, 185.778 y en 1933, 234.255.

Banco Español de Crédito

Capital: 100 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 3 1/2 % anual - Libretas máximum 25.000 ptas

Sucursales en España y Marruecos

Corresponsales en las principales ciudades del mundo

EXECUCIÓN DE TODA CLASE DE OPERACIONES DE BANCA Y BOLSA

CUENTAS CORRIENTES A LA VISTA
CON UN INTERÉS ANUAL DE 2 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.



ALAS

Exija

LA BUJIA DE LOS
CAMPEONES.
NUNCA FALLA

CHAMPION

CONCESIONARIO PARA ESPAÑA:
FRANCISCO FLORES
ESPINARDO MURCIA





CÓRDOBA 1934
FERIA DE MAYO DEL 25 AL 31 DE MAYO

Perfeccionamientos técnicos

Hace algunos años fué descrito el cambio de marchas progresivo y automático sueco Spontan. Dicho cambio fué construído y ensayado con bastante éxito, pero presentó pequeños inconvenientes de detalle que obligaron a realizar modificaciones y nuevos ensayos. Los trabajos de puesta a punto se prolongaron con resultados cada vez mejores, hasta haber logrado la Spontan Co., de Estocolmo, resultados plenamente satisfactorios.

La transmisión automática Spontan está perfectamente resuelta en forma que permite la inmediata aplicación de dicho cambio de marchas a los vehículos comerciales. La aplicación de dicha transmisión permite la conducción de un auto sin otro mecanismo de control que un pedal único. Dicho pedal actúa sobre el acelerador, sobre el embrague y el cambio, que son perfectamente automáticos, y sobre los frenos.

La Spontan Co., además de su transmisión, tiene estudiado un nuevo sistema de refrigeración a base de aceite. La refrigeración por aceite, que ya tiene sus precedentes en motociclismo, presenta la ventaja de permitir un funcionamiento más caliente del motor, de donde se deriva un mayor rendimiento y un consumo más reducido.

Otra ventaja es la de no presentar los peligros que representa la congelación del agua de refrigeración en los motores clásicos.

LOS DIFERENTES SISTEMAS DE PROPULSION

Pruebas comparativas muy interesantes han sido realizadas en los Estados Unidos, sobre los diferentes sistemas de propulsión.

Los ensayos fueron realizados con vehículos análogos y de las mismas dimensiones, pero propulsados en forma diferente. Se ensayó un vehículo con las ruedas posteriores motrices, otro con propulsión frontal y un tercero con las cuatro ruedas motrices.

Las pruebas se efectuaron haciendo marchar los coches a 35 kilómetros por hora sobre nieve blanda con las ruedas delanteras bloqueadas a un ángulo fijo de 24 grados.

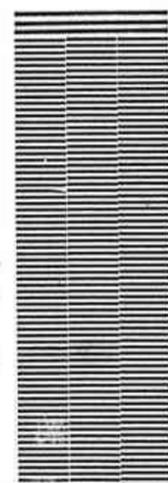
La distribución de cargas en los vehículos ensayados era la siguiente: 40 % del peso sobre el eje delantero y 60 % sobre el posterior.

El ángulo de las ruedas significaba que el coche debía cubrir una circunferencia de 117 metros de diámetro, pero la realidad fué otra. El coche con las ruedas posteriores motrices marcó en la nieve una circunferencia de 28 metros; el coche con las ruedas delanteras motrices dejó la señal de una circunferencia de 21 metros de diámetro, y el coche con las cuatro ruedas motrices marcó una circunferencia de 19 metros.

Según dichos resultados la propulsión posterior es la que más se apartó de la línea teórica de giro, y la propulsión integral fué la que más se aproximó.



Libros Especial de Transportes de Mercancías 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: Morería, 14, pral. - Teléfono 1000 - CORDOBA

LO INDISPENSABLE

Si el transporte está gravado por el Estado, resulta abusivo el abandono en que se le tiene

Quiere el Estado someter a una ley especial el transporte por carretera para beneficiar a las Compañías que explotan la red ferroviaria. Es la tendencia a favorecer al fuerte en perjuicio del débil; no se tiene en cuenta que en torno al transporte gira la vida de centenares de trabajadores del volante, que tienen su ocupación diaria en la multiplicidad de coches dedicados al transporte de viajeros y mercancías por todas las carreteras de España.

El Estado busca una forma de justificar estas medidas en el hecho de que la Compañías cuentan el favor gubernamental establecido en forma de indemnizaciones y anticipo, casi nunca reintegrables. Pero no basta tal afirmación. La industria del transporte, al menos en España, vino a suplir una deficiencia enorme en los medios comunicativos, y por esta sola razón ya debía contar con el apoyo decidido de todos los Gobiernos y no ser el blanco de todos los impuestos y gravámenes difíciles de soportar.

Todo lo que hoy se legisla en sentido financiero viene sobre el más débil. Carente quien gobierna de fuerza moral para enfrentarse con las Empresas poderosas, a las que sigue concediendo patentes de explotación por medio de los monopolio, crea impuesto tras impuesto, hasta convertir en ruinoso lo que debía ser orgullo de España.

Pueba todo lo que decimos el interés del Estado frente al problema de los ferrocarriles. Estos meses fueron dedicados a grandes conferencias para estudiar el mal y aplicarle rápido remedio. Y el remedio es ir contra el transporte por carretera, acabar con todo medio de comunicación rápida y barata, es decir, contribuir a que se aumente el paro forzoso, ya que cada coche que desaparezca por no poder soportar el gravamen del Estado, dejará en la calle a uno o más choferes.

Las Compañías reparten grandes dividendos. Pero no se conforman con ello. El

«trust» se creó para acabar con la industria modesta y fomentar la riqueza por medio de la comunicación barata. Pero el «trust» no tiene entrañas ni reconoce necesidades; aplasta todo lo que encuentra a su paso, sin contar las lágrimas que hace derramar a todo inocente que queda privado de sustento al faltar el jornal del que se mantiene.

Y no digamos lo que además hace el Estado en relación a las necesidades sentidas de manera imperativa. Este invierno crudo dejó las carreteras intransitables a causa del amontamiento de la nieve; los puertos que hay entre La Coruña y Madrid se convierten así en fuentes de explotación para el vecindario cercano. Vergonzoso resulta que a pocos kilómetros de Madrid se encuentre el Guadarrama, y que no se cuente en la capital de España con tractores adecuados para dejar el camino expedito en breve plazo. Ha de ser el conductor el que ha de abandonar el volante y provisto de pala, abrirse paso, o de lo contrario, pagar de manera escandalosa a los que están esperando para realizar este trabajo.

Si el Estado cobra patentes, tarjetas y conciertos, lógico es que atienda el servicio de carretera para no exponer a los que conducen coches a probables accidentes que pueden costar caros. Todo país medianamente civilizado cuenta con todos los medios defensivos para las fuertes nevadas. Aquí hay que hacerlo como si viviéramos en pleno siglo XVI; la cadena y la cuerda es lo usado para pasar los puertos cerrados por la nieve, cuando un tractor realizaría admirablemente este trabajo.

—:—

De otra cosa, no menos interesante, hay que hablar. Nos referimos a las dificultades que se observan cada vez con más violencia en los viajes. Puede que, justificados por la miseria, cada vez abunden más los asaltos a coches que conducen carga. Ello obliga al conductor a proveerse de medios defensivos, también justificados. Pues bien; en vez de facilidades defensivas, lo que se hace es restarla. Se molesta con frecuencia a los coches con registros innecesarios.

rios, lo que hace perder tiempo muy útil en viajes de horas señaladas.

Que conste que no se trata de que se establezca un medio de privilegio para nadie. Es, sencillamente, un poco de justicia lo que se reclama. Justicia a secas; que si justicia se hace, entonces todo variará y la industria del transporte será floreciente, haciendo sonreír a todos los que de ella se alimentan.

Piense en ello quien gobierna y no olvide el ya crecido número de choferes que se encuentran sin trabajo, para cuyo remedio lo preciso y urgente es la rebaja de patentes y dar facilidades para que la industria viva y pueda afianzarse.

JOSE LUIS

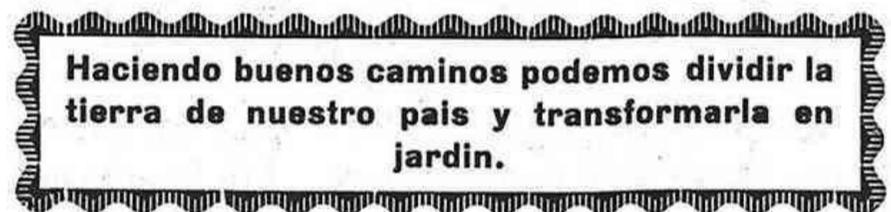
(De «Coruña Automovilistas».)

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 Abril 1934

Del número 1.059 al 1.061

Don Valentín del Ama Alonso, vecino de

Córdoba; don José Ramos Torrejimo, de Arjona (Jaén) y don José León Cabezas, de Fuente Obejuna.



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 Abril de 1934

Del número 5.984 al 5 993

Don Manuel Luque Dabó, vecino de Pozoblanco; don Alfonso Jurado Pérez, de Córdoba; don Sebastián Hombria Iñiguez, de Puente Genil; don Miguel Merin Manzanares, de La Rambla; don José Pérez y Pérez, de Belmez; don Agustín Barrientos Luque, de Priego de Córdoba; don Julio Sánchez Vizcaino del Río, de Castro del Río; don José González Canales, de Montoro; don Cristóbal Pérez Arroyo, de Lucena y don Romualdo Vidosa González, de Palma del Río.

Relación de los vehículos de tracción mecánica matriculados en la provincia de Córdoba durante el mes de Abril de 1934

Núm.	MARCA	NOMBRE Y APELLIDOS DEL PROPIETARIO	DOMICILIO
5144	Opel.....	Vda. de José M.ª Naranjo S. en C.....	Montilla
5145	Ford (C).....	Don Antonio González Vázquez.....	El Carpio
5146	Ford (C).....	» Manuel Santofimia Fernández.....	Torrecampo
5147	Ford (C).....	» Rafael Aguilera Piédrola.....	Porcuna (Jaén)
5148	Bedford (O).....	» Juan Sola Muñoz.....	La Rambla
5149	Blitz (C).....	» Faustino Díaz Pastor.....	Pozoblanco
5150	Renault.....	» Rafael Ramírez Paso.....	Lucena
5151	Chevrolet (C).....	» Bartolomé Caracuel Cerro.....	Castro del Río
5152	Chevrolet (C).....	» Dimas Peinado González.....	Dos Torres
5153	Ford (C).....	» Emilio Blanco Argudin.....	Montoro
5154	Ford.....	» Ricardo del Soto Rivera.....	Belmez
5155	Chevrolet (C).....	» Antonio Cano Pérez.....	Pozoblanco
5156	Ford.....	» Rafael Jiménez Roldán.....	Córdoba

En total, se han matriculado 13 vehículos, correspondientes a las siguientes marcas: Ford, 6; Chevrolet, 3 y 1 a cada una de las marcas, Opel, Bedford, Blitz y Renault.

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**

**SOCIEDAD
ESPAÑOLA DE
CONSTRUCCIONES
ELECTRO-MECANICAS
CORDOBA.**

**ELECTROLISIS
SULFATO DE COBRE
FUNDICION
LAMINACION**

**ESTRAJE
TREFILERIA
CABLERIA**

**COBRE
BRONCES
LATONES
ALUMINIO
ALDREY.**

