



CÓRDOBA AUTOMOVILISTA

1966

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

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 Daverio
Bühler. Producción diaria 5.000 kgs.
Almacén de maderas de Flandes, Austria y América
Fábrica de fideos y pastas para sopa

COMPRA-VENTA DE CÉREALES 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

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. 196

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

1.º DE DICIEMBRE DE 1931

ADHERIDA A LA ASOCIACION ESPAÑOLA DE LA PRENSA TÉCNICA

Del Monopolio de Petróleos

Mientras el consumidor debe comprar una bencina mala y cara, la empresa realiza grandes beneficios

El señor Alvaro de Loma, personalidad bien conocida del comercio automóvil de España, ha publicado un interesante y documentado artículo—difícil de refutar por los argumentos convincentes empleados—contra el monopolio de Petróleos.

Después de leerlo se comprende la inmoralidad que representa el que ese Monopolio subsista. Esperamos que el Gobierno también así lo comprenda y obre en justicia.

Reproducimos el artículo y felicitamos al articulista.

Con argumentos serenos y, como hemos dicho, irrefutables—los números no admiten dudas—, prueba los pingües negocios que realiza una empresa que, no satisfecha con realizar grandes beneficios, vende una bencina de infernal calidad.

¿Qué ha respondido a los argumentos del señor Alvaro de Loma la Campsa?

Nada. Es decir, dar la callada por respuesta y darle al articulista, por tanto, la razón, que es como reconocer la necesidad de que ese odioso Monopolio desaparezca.

«En agosto del año pasado, el Monopolio de Petróleos pretendió elevar el precio de la

gasolina, fundándose en la cotización muy baja que tenía entonces la peseta: el dólar valía, en efecto, 9,25 pesetas.

Al someterse esa pretensión al Comité consultivo y fiscalizador del Monopolio, organismo creado paralelamente a éste para representar y defender los intereses del país consumidor, el referido Comité evacuó un informe negándose a la subida solicitada. Las razones que alegaba fueron de suficiente peso para que el delegado del Gobierno no permitiese la alteración del precio.

Es de suponer que aun quedando la gasolina a 60 y 62 céntimos, según los puntos de venta, este precio fué bastante remunerador para la Campsa, puesto que en su balance de 1930 acusa un beneficio de cerca 171 millones de pesetas para la Renta, y que el Consejo de Administración propuso a la Junta general el reparto a los accionistas de un dividendo superior al de los años anteriores.

La venta de gasolina en el año 1930 fué, en números redondos, de unos 500 millones de litros; admitiendo que en el año actual no haya aumentado ésta, el término medio mensual resulta ser de 41.666.000 litros, o sea para los

diez meses transcurridos desde Agosto a fines de Junio, un total de 416 millones de litros, que a razón de una diferencia de nueve céntimos por litro, representan una cantidad de pesetas 37.710.000 que se ha ahorrado hasta ahora el consumo por la intervención del Comité consultivo y fiscalizador del Monopolio, a pesar de haber obtenido Campsa beneficios cuantiosos en extremo.

En agosto de 1930, el precio de la gasolina en el golfo de Méjico (punto de origen), era de 9'50 centavos de dólar por galón y la cotización del dólar, de 9'25 pesetas; el precio de los petróleos fué bajando progresivamente desentonces, hasta llegar hoy a cotizarse el galón de gasolina en el Golfo de 3'75 a 4'25 centavos de dólar; como la peseta ha sufrido una nueva baja y cuesta hoy dólar a 10'50 pesetas, a un término medio de cuatro centavos de dólar, el coste del galón resulta a 0'42 en lugar de 0,87875 que costaba en agosto último con los precios y cambios de entonces. El galón americano corresponde a 3.783 litros).

Todo esto se refiere, naturalmente, a gasolinas americanas, con las características debidas que requiere la aplicación que se les ha de dar; pero la Campsa viene entregando unas gasolinas de no sabemos que procedencia; pero que sí se puede asegurar son de la peor calidad. Sobre este punto ha recibido y cursado el Comité consultivo y fiscalizador numerosas quejas, procediendo a diferentes análisis, cuyos resultados han demostrado todo el fundamento de las mismas.

¿No parece lógico y equitativo que como consecuencia de una baja tan enorme en el precio de coste, la Campsa se hubiera decidido a rebajar sus precios de venta, haciendo participar al público de una parte, por lo menos, de esa diferencia tan considerable y esto con tanto más motivo cuanto que se apresuró a aumentar sus precios tan pronto como se elevaron algo en los puntos de origen?».

El primer automóvil chino

La República de China anuncia el lanzamiento al mercado de un coche nacional, cuyos primeros ejemplares saldrán en breve del arsenal de Muckden, bajo el nombre de «Chung Shan» con que se les ha bautizado en honor del primer presidente de la República, cuyo nombre de Sun-Yat-Sen, era el de recambio con que más comunmente se le conocía.

Realmente lo de «nacional» es algo hiperbólico, ya que las piezas mecánicas esenciales, están suministradas por firmas americanas que han hecho contratos de suministro con el Gobierno chino. Las restantes, así como el montaje, serán obra de Muckden, donde a medida que se intensifique la producción se irán aquellas fabricando hasta dejar reducida la exportación al bloque motor y al puente trasero.

El tipo fabricado es un camión, en dos modelos, de tonelada y media y tres tons. Su principal característica nueva está en la fabricación de las ruedas hecha de fundición y en una misma pieza ruedas y tambores de freno, sistema adoptado en vista de la falta de grandes prensas en dicho Arsenal, y que, además, evita la delicada operación de centrado de unos y otros.

Por el momento la producción se cifra en 15 camiones al mes y aunque su precio no puede competir con el de los coches americanos, el Gobierno chino espera conseguir una buena venta o por lo menos un medio de dar trabajo a sus astilleros y aprovechar materiales sobrantes en ellos.

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

Las Bajas de la Patentes de Automóviles

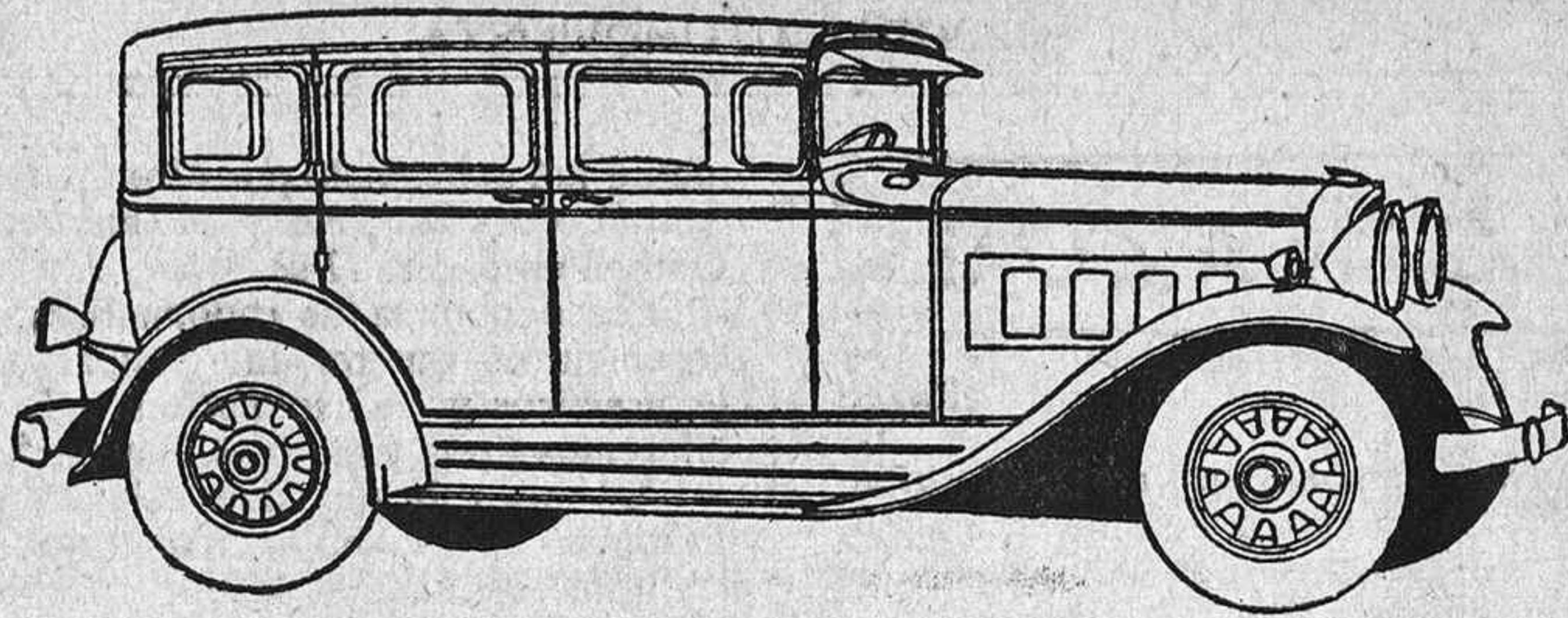
Recordamos a los señores automovilistas que se propongan dar de baja sus respectivos vehículos, para no continuar abonando las Patentes de los mismos en semestres sucesivos, que deben efectuarlas antes del 31 de Diciembre actual.

Al llevar a cabo dichas bajas, ha de indicarse, en cada caso, el motivo de las mismas, bien si es provisional o por destrucción del vehículo.

Si se trata de destrucción, no pagarán nuevas Patentes; pero si es provisionalmente, por convenir a los intereses de sus propietarios abonarán en el semestre próximo el 25 por 100 del importe de la Patente, por tenencia del vehículo.

En lo que se refiere a los destinados al servicio público, debe hacerse constar que se efectúa la baja «por cese en el servicio».

Con arreglo a lo prevenido, las aludidas bajas serán presentadas en la Administración de Rentas Públicas (Delegación de Hacienda), cuando los interesados residan en la capital; y en los Ayuntamientos, cuando estén domiciliados en los pueblos de la provincia.



COMPRUEBE LA SEGURIDAD Y ECONOMIA DE LOS COCHES

G R A H A M

SEGURIDAD.—Los automóviles Graham ofrecen las máximas garantías de seguridad por la excelente construcción de sus carrocerías, de fabricación Graham; por ser de mayor tamaño sus frenos hidráulicos a las cuatro ruedas y por estar dotado de un equipo completo de cristales inastillables.

REDUCIDO CONSUMO.—Hoy día, la economía es uno de los factores que más preocupan al comprador de automóviles; los gastos de sostenimiento del Graham son muy reducidos, a causa de su transmisión sincro-silenciosa de cuatro velocidades, de que su motor gira a menos revoluciones, de su poco desgaste, etcétera.

Podemos demostrarle prácticamente una infinidad de razones definitivas y convincentes de la superioridad de los coches Graham. Una visita al distribuidor de su demarcación le convencerá.

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 Elorduy, 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.

BOCINAZOS

¡Paf...!

Hay muchas personas que creen que la invención del taxímetro se debe a nuestro siglo, tan pródigo en inventos y en conquistas que hubieren maravillado a nuestros abuelos.

La invención del taxímetro, se remonta a épocas lejanas de la historia del mundo.

En el siglo III de nuestra era y en la historia de la dinastía de los Tchins, se menciona un vehículo especial utilizado para medir caminos.

También los antiguos griegos conocieron un aparato, con el mismo fin, que se denominó «Odómetro».

El famoso matemático Ibero de Alejandría, dejó en uno de sus manuscritos que se conservan, un dibujo de contador para vehículos. Vivió este matemático en el siglo II de la era cristiana.

Marco Vitruvio, célebre arquitecto romano, que vivió en el primer siglo de nuestra era, dejó la descripción de un «odómetro» sin acompañarla de dibujos.

Nicolás de Serviéres, gentilhombre de Lyon, inventó la «carretilla de medir terrenos».

Otro inventor de «Odómetro» fué Lesley. Fué empleado su aparato a fines del XVII para establecer el catastro de Pensilvania.

Mayner presentó a la Academia de Ciencias de París, en 1724, un aparato de medir terreno, por rotación de una rueda, del que sólo se conserva una breve descripción. Sábese, sin embargo, que ese aparato tenía el inconveniente de marcar también las distancias que el vehículo recorría hacia atrás. Este inconveniente fué subsanado por otro aparato que descontaba esa distancia y que fué inventado por Outhier en el año 1742.

Los denominados «odómetros», precursores de nuestro taxímetro, fueron aparatos realmente prácticos y de uso corriente. Los hubo de diferentes tipos y algunos muy perfeccionados.

Así, pues, la novedad del taxímetro es tan «antigua» casi como el cristianismo, ya que en los primeros años de la era cristiana se conocieron aparatos muy parecidos, destinados al mismo objeto.

«Nada hay nuevo bajo el sol» y muchas de las cosas que parecen nuevas es, sin duda, de puro viejas.

JUAN VIRAJE

Un país agrícola como el nuestro, tiene un porvenir brillante haciendo accesibles sus campiñas por medio de buenos caminos.

Lea Vd. diariamente

A B C

Corresponsal en Córdoba:

FRANCISCO QUESADA

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

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 Noviembre de 1931

Núm.	MARCA	NOMBRE Y APELLIDOS DEL PROPIETARIO	DOMICILIO
4830	Chevrolet (O).....	Don José Guerrero Porras.....	Lucena
4831	Ford.....	» Joaquín Cabezas Fresno.....	Fuente-Obejuna
4832	Morris.....	» Rafael Cañizares Carmona.....	Córdoba
4833	Ford (C).....	» Antonio Alvarez Villalba.....	Fernán-Núñez
4834	Chevrolet (C).....	» José Roldán Castro.....	Córdoba
4835	Ford.....	» Gonzalo Gutiérrez García.....	Lucena
4836	Motoconfort (M).....	» Francisco Villalba Nieves.....	Córdoba

En total, se han matriculado 7 vehículos, correspondientes a las siguientes marcas: Ford, 3; Chevrolet, 2; y uno a cada una de las marcas Morris y Motoconfort.

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 Noviembre de 1931

Del número 5.365 al 5.394

Don Lorenzo Carrasco García, vecino de Hinojosa del Duque; don Rodrigo Galán Román, de Pedro Abad; don José López Pino, de Córdoba; don Sebastián Romero Sánchez, de Pozoblanco; don Rafael Jurado Gavilán, de Villafranca de Córdoba; don Rafael Jiménez Fernández, de Granada; don Timoteo Elías Fernández, de Puebla de Sancho Pérez, (Badajoz); don Juan Castro Jiménez, de Aguilar de la Frontera; don Pedro Víbora Pino, de Lucena; don Alfonso López Román, de Pedroche; don Eloy García Moreno, de Valdepeñas, (Ciudad-Real); don Francisco Noguera Guisado, de Fuente Palmera; don Antonio Pérez Madueño, de Montoro; don Marcelino Sánchez, de Salamanca; don Francisco Baena Aguilar, de La Victoria; don Juan Pozo Pérez, de Córdoba; don Alfredo Castro Samaniego, de Córdoba; don Alberto Ruetsch von Buren, de Basilea, (Suiza); don Rafael Ramos Neri, de Ecija, (Sevilla); don Miguel Jiménez Fernández, de Benamejí; don Zoilo García Alcaraz, de Cartagena, (Murcia); don Ignacio Fernández Lirola, de Mendoza, (Argentina); don Luis Salido Jiménez, de Montilla; don Juan Gavilán Alvarez, de El Carpio; don José González Guerrero, de Ecija, (Sevilla); don Bartolomé Cerezo Romero, de Villa del Río; don José Valverde Baena, de Córdoba; don José Delgado Rioja, de Córdoba; don

Pedro Gómez Calero, de Villanueva de Córdoba y don Manuel Moyano Baena, de Córdoba.

¡Transeunte..... cuidado!

Si aprecias la vida, ten atentos la vista y el oído:

En la calle te acecha el peligro. Vela, por tanto, por tu seguridad y utiliza solamente la acera.

No vayas de un lado a otro ocupando toda la amplitud de la acera, sino tan sólo la mitad de la derecha.

Atraviesa la calle en línea recta.

Antes de atravesar la calle, mira hacia la derecha, y cuando estés en medio, hacia la izquierda.

Antes de atravesar un cruce, mira las señales de los automovilistas y de los guardias que regulan la circulación.

Cuando atraveses la calle observa una absoluta tranquilidad y circunspección pues las precipitaciones excesivas pondrán en peligro tu vida.

No pases jamás inmediatamente detrás o delante de ningún vehículo, porque podría aparecer un segundo por el otro costado sin que tú lo vieras.

Guárdate de jugar en la calle, porque podrías quedarte en ella)

Toda distracción en la calle pone en peligro la vida.

El libro del día

Precio:

Si desea estar bien informado de todas las Leyes y Decretos dictados hasta la fecha por el Gobierno de la República, relativos al problema agrario, adquiera el interesante libro que acaba de editarse, titulado

4'50 ptas.

«Derechos y Deberes de los Agricultores»

indispensable en sus reclamaciones para los propietarios, arrendatarios y obreros.

Pedidos al «Centro Periodístico»

Remitiendo su importe por Giro Postal o a Reembolso

**Calle
Victoriano
Rivera, 6
CORDOBA**

¡EL VERDADERO LIBRO DE LOS AGRICULTORES!

El Gobierno de los Estados Unidos de América construye una carretera en honor de George Washington

Washington.—La Carretera Conmemorativa a Mount Vermon entre esta ciudad y la casa solariega de George Washington, proyectada como un ejemplo de construcción vial moderna en los Estados Unidos y construida como una memoria al primer presidente y generalísimo del Ejército Revolucionario Americano en la Guerra de Independencia, será inaugurada en 1932 en celebración del segundo centenario de ese gran hombre que, por todo América, se le considera como el genio que guió al país en la Guerra de Independencia y los turbulentos años subsecuentes.

En casi toda su extensión, de unas quince y media millas, este camino ha sido construido a orillas del Río Potomac a través de un territorio abundante en recuerdos históricos de Washington. En tanto que el mayor esmero se ha prestado en la técnica de construcción, no menos cuidado se ha puesto en sacar mejor partido posible de las bellezas escénicas que ofrece el paisaje. Por consiguiente, el ingeniero que tiene ocasión de examinar esta carretera verá en su diseño y construcción un monumento adecuado al hombre quien, además de ser un gran estadista y general, fué también un ingeniero de no poca fama; en tanto que el viajero casual, admirando la belleza del paisaje, considerará que es un justo y apropiado recuerdo a la memoria de aquel hombre a quien muy justamente llaman el padre de su patria.

Poco menos de la sexta parte de su extensión total, o sea dos y tres cuarta millas, esta carretera ha sido construida sobre terraplenes, habiéndose sacado el material correspondiente y colocado luego en su lugar por medio de bombas hidráulicas. Métodos especiales de ingeniería ha sido empleados en el diseño del pavimento sobre estos trechos a fin de evitar cualquier hundimiento de la superficie que pudiese ocurrir en el futuro. Dichos terraplenes han sido construidos por el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos a un costo aproximado de 1.300.000 dólares. Aunque el pavimento mide sólo 40 pies de ancho en muchos trechos, el Gobierno ha adquirido el terreno adyacente por una extensión de 400 pies en ambos lados del camino. Esta extensión se consideró necesaria para proporcionar el embelle-

cimiento del paisaje como también para impedir la erección de edificios inadecuados, carteles y avisos, lo que hubiesen malogrado el efecto escénico del paisaje.

La separación de rasantes se ha efectuado construyendo pasajes inferiores y superiores los cuales eliminan todo cruzamiento a nivel. En aquellas secciones donde el desarrollo suburbano promete dar origen a un mayor tráfico, caminos paralelos construidos a unos o ambos lados del camino conducirán dicho tráfico a diversos puntos de acceso a la carretera principal. Estos caminos evitarán que los vehículos entren a la carretera a intervalos demasiado frecuentes e impidan el movimiento rápido y continuo del tráfico.

Los pasajes inferiores y superiores han sido construidos de cemento armado a excepción de un puente de ferrocarril que es de acero. Estas estructuras armonizan en diseño y, exceptuando el puente de acero y un otro que ha sido cubierto de ladrillos, todos han sido cubiertos de piedra y granito. En la construcción del pavimento se ha usado dos materiales, hormigón de cemento Portland y hormigón bituminoso.

A lo largo del camino donde la belleza escénica pudiese inspirar en el automovilista el deseo de parar y quizá, sacar una fotografía o recrear la vista, se ha hecho arreglos para el estacionamiento de vehículos. En algunos de estos puntos islas de refugio separan el espacio provisto para el estacionamiento y el camino principal, en tanto que en otros se ha optado por el simple medio de ensanchar el pavimento por un cierto trecho. Arreglos similares se han hecho para los autobuses.

Con el objeto de dar mejor servicio a los automovilistas, se ha provisto un espacio donde podrán estacionarse unos 350 automóviles de pasajeros y 60 autobuses. La terminal del camino ha sido diseñada con la mira de ocultar a la vista los automóviles estacionados, produciendo así una apariencia de parque.

Aunque los ingenieros de la Oficina de Caminos Públicos no preveen por ahora la necesidad de ensanchar la carretera, la cual podrá acomodar cuatro hileras de tráfico, tal ensanchamiento podrá efectuarse sin alterar grandemente la gradiente. En partes a lo largo de la

carretera, la vegetación natural ha sido utilizada requiriendo tan sólo uno que otro retoque, lo cual ha simplificado grandemente los trabajos de embellecimiento.

Los preparativos para la celebración del segundo centenario de George Washington han estado en progreso durante algunos años. Todo el año de 1932 será dedicado a esta celebración la cual tendrá un aspecto nacional. Se espera que durante ese año muchas personas de todos los Estados de la República como también de todas partes del mundo, atraídas por esta celebración, visiten la ciudad de Washington. La inauguración de la Carretera Conmemorativa, tendrán lugar en una época del año cuando por lo general, millares de visitantes se hallan en la capital y, desde luego, se espera que la carretera tendrá mucho tráfico desde un principio.

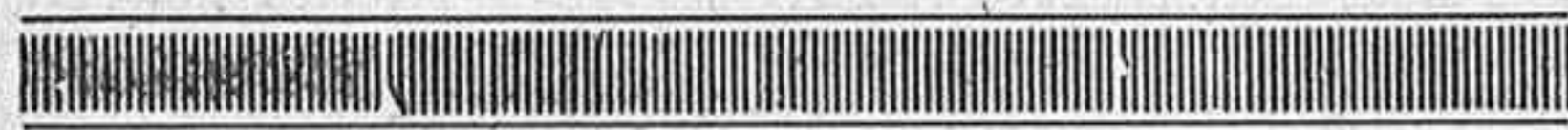
tación impuesta a las líneas urbanas e interurbanas no tiene otro objeto que favorecer a las Compañías ferroviarias.

Se abstiene esta Ponencia de reflejar las cifras que componen las seis clases de impuestos, por no entrar en un análisis detallado, ya que la enormidad de la nueva estructuración rutuaria tendría su verdadera sanción en obligar a las propias Compañías de ferrocarriles—a quienes se trata de favorecer—a mantener dichas condiciones de explotación según señala el ministro de Fomento.

Es tan absurda la disposición aludida, que su establecimiento supondría la inmediata liquidación de todas las líneas, con el consiguiente despido de millares de trabajadores hoy en actividad.

Entienden los que suscriben debe llegarse a una regulación tributaria de los vehículos de motor mecánico, para atraer mayor cantidad de carruajes a la circulación nacional. Y si bien es preciso requerir la consignación de fianzas para responder de las líneas u otros servicios, no es menos cierto que obligando a todas las Empresas y demás patronos a asegurar sus carruajes de la responsabilidad civil con la obligación de respetar los salarios establecidos por los Comités paritarios, se garantizarían las medidas esenciales que permitiesen una competencia lícita en beneficio de los intereses colectivos sin estatuir privilegios intolerables, como el que se prepara a los ferrocarriles españoles a costa de la mutilación de uno de los servicios que mejor han contribuido a relacionar las comunicaciones nacionales, facilitando el abaratamiento del transporte de viajeros y mercancías.

Por lo expuesto, la Ponencia que suscribe se sirve proponer al Congreso acuerde protestar unánimemente contra el referido proyecto de ley del ministerio de Fomento, y solicite de la minoría socialista su impugnación, pasando a redactar un nuevo proyecto donde tengan representación los obreros ferroviarios y los del transporte urbano».

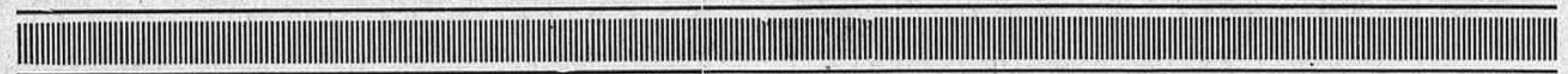


El Congreso de los Obreros del Transporte

El Régimen de exclusivas y el decreto del ministerio de Fomento

En el último Congreso de los Obreros del Transporte fué aprobado un dictamen referente al último proyecto de Ley sobre transformación del régimen de exclusivas que por ser de interés reproducimos a continuación:

«Designados por el tercer Congreso de la Federación Nacional del Transporte para estudiar y emitir dictamen sobre el proyecto de ley del ministerio de Fomento, en relación con la transformación del régimen de exclusivas, y estudiando el preámbulo y el proyecto, hemos llegado a la conclusión de que la cuantiosa tribu-



EL MANANTIAL

Vda. de José Laguna Fuentes

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

**el
precinto
de
garantía**



*protege la
calidad ini-
mitable del
Mobiloil de
las tentativas
de sustitución.
Exijalo en cada
envase de Mobiloil.*

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

El automóvil y los «ciudadanos de tercera»

Como el monopolio no gana más que 170 millones de pesetas, se sube el precio de la gasolina

El vehículo de motor ha dividido a la Humanidad en dos porciones desiguales: ciudadanos «de primera», que son los que poseen un automóvil, y ciudadanos «de tercera», que son los peatones. Existe una categoría intermedia, un tipo «de segunda», que es el «chauffeur», es decir, el que sin poseer un automóvil tiene autorización para guiarlo. La lucha de clases más terrible y de más dramática estadística es la entablada entre estos tres tipos de ciudadanos. Las colisiones entre estos tres tipos humanos son tan frecuentes, que los grandes rotativos les otorgan el honor de dedicarles una sección fija con el título de «Accidentes de la circulación».

Menos mal que, como decía un reportero famoso, en estos sucesos, «afortunadamente, todas las víctimas son de tercera». ¿Quiere decir esto que propietario y «chauffeurs» actúan de verdugos del pobre peatón?

Ni mucho menos. Cada día se prueba en todos los Juzgados que de los accidentes de la circulación tienen la culpa los peatones, que por una inclinación suicida se lanzan contra los pobres automóviles para atropellarlos.

Y tienen tal razón los conductores y «chauffeurs» en estos atropellos, que la Justicia los protege y las más respetables Compañías de Seguros les otorgan su amparo. El peatón, sin embargo, también goza de preferencias. La ley, tolerante, no se decide a castigarlo, y hasta hace «la vista gorda», permitiéndole impunemente morir aplastado o curarse de tal cual grave herida...

Pero como en lo humano no hay cosa perfecta y sí, por el contrario, una especie de justicia inmanente y distributiva, el pobre ciudadano que posee uno o dos automóviles y el que se limita a guiarlos también tienen su sanción o castigo.

Como el mundo no se compone sólo de ciudades, la pena del automovilista está en las carreteras. En ellas no abundan los ciudadanos que se precipitan bajo las ruedas de un auto; las víctimas imprudentes en los caminos suelen ser las curvas, que inexplicablemente se tuercen sobre los barrancos, y los árboles que vienen a ponerse delante del «capot», y unos terribles

«pasos a nivel», por los que los trenes tienen la absurda pretensión de circular...

—:—

El automovilista, pues, tiene su castigo en su propio automóvil... La máquina es la enemiga del hombre. No sólo en un alarde de independencia se dedica a funcionar por su cuenta y arrojarse por una barrancada o estrellarse contra un poste, sino que, de continuo, sangra y debilita su bolsillo...

El automóvil sería el compañero ideal del hombre si no tuviera el vicio de beber gasolina. Esos artefactos de hierro y cristal, rojos y blancos, situados estratégicamente en las calles y en los caminos, y a los que para disimular se llaman «surtidores», son las tabernas de esos grandes viciosos que son los motores.

¡Y cómo beben los cuitados! En cada uno de esos esbeltos «bares» que sirven a manga la gasolina, el automóvil que llega se consideraría deshonorado si no bebiera de una vez quince, veinte, cincuenta litros...

Vicio de hidrópico, tanto más sugestivo cuanto que es a costa ajena... El auto bebe y su propietario paga...

¡Magnífico negocio el de esas «tabernas» gasolineras! No hay sino decir que el Monopolio de Petróleos que las controla obtuvo durante el año último un beneficio líquido de 170 millones de pesetas...

—:—

Y todavía el Monopolio, autorizado por una reciente disposición ministerial, ha aumentado en cinco céntimos el precio del litro de gasolina.

Cinco céntimos no es, realmente, una cantidad apreciable. Ya ni siquiera los mendigos aceptan tan exigua limosna. Pero multiplicados esos «cincitos» por el número de litros de gasolina que se consumen en España, se redondea la bonita cifra de 27 millones de pesetas. De ellos corresponden al Estado, por su intervención en el Monopolio, 8 millones, y al Monopolio, los 19 restantes, para sumarlos a sus ya pingües beneficios...

¿Por qué se hace esto? ¿Porque la gasolina producto exótico, ha encarecido en los centros exportadores? No, al contrario. La gasolina se

ha abaratado. Su precio, en puerto español, ha experimentado una sensible baja. ¿Por qué, pues, se sube?

Es por una razón económica, de orden interior. El Estado, con sus presupuestos en déficit, necesita aumentar sus ingresos. Y aumentando en cinco céntimos el precio de la gasolina obtiene ocho milloncesos...

Ante esta necesidad del Estado, la Cámara del Automóvil ha tenido un gesto patriótico: «Como españoles—dicen los representantes de la Cámara—, estamos dispuestos a sacrificarnos en estos momentos en que todos se sacrifican. Y no sólo estamos conformes en darle al Estado esos ocho millones, sino que queremos darle 11 millones. ¿Cómo? Muy sencillo. No subiendo el precio de la gasolina más que en dos céntimos el litro. Pero que esos dos céntimos sean solamente para el Estado. Como es el Estado, es decir, España la que necesita dinero, nuestro sacrificio, al pagar dos céntimos más por litro, debe ser para el Estado y no para el Monopolio, que ya gana 170 millones. Esos dos céntimos representan 11 millones para el Estado; los cinco céntimos sólo significan 8 millones... ¿Por qué, pues, vamos a regalar 19 millones más al Monopolio?...»

ALVARO REAL

PÉRDIDA

En la carretera de Córdoba a Espejo, se ha perdido una caja de herramientas completa; y en la entrada de Baena, una cubierta marca «Goodrich», 29 x 4'75 número 99.768 IL.

La persona que las haya encontrado, puede devolverlas a su dueño, don Antonio Pérez Lozano, domiciliado en la calle Galana, número, 6 en Baena, donde será gratificado.

LOS TRANSPORTES POR CARRETERAS

En la *Gaceta* de Madrid correspondiente al día diez de Noviembre mes de la fecha publica en su página ochocientas ochenta y tres, un Decreto del Ministerio de Fomento, referente a Transportes Mecánicos por carretera, en el cual se dispone lo siguiente:

«Artículo 1.º A partir de la fecha de la publicación de esta Orden en la *Gaceta* de Madrid, se restablece, en cuanto a multas, la plena vigencia del Reglamento de 22 de Junio de 1.929, levantando la suspensión decretada por

Orden de 5 de Mayo último en relación a los expedientes de las impuestas como consecuencia de la aplicación de dicho Reglamento y normas de 15 de Diciembre último, por los Gobernadores civiles, Jefaturas de Obras Públicas y Juntas Provinciales de Transportes.

«Artículo 2.º Se declaran condenadas todas las sanciones o multas impuestas como consecuencia de la aplicación del citado Reglamento de 22 de Junio de 1929 que no hayan sido hechas efectivas a la fecha de la publicación de esta Orden, archivándose definitivamente en su consecuencia, los expedientes y recursos en tramitación».

Lo que se publica para conocimiento de los Agentes de la Autoridad y el Público en general, según lo acordado por esta Junta en la Sesión celebrada el día 16 del mes de la fecha.

Córdoba 19 de Noviembre de 1931.

El Secretario de la Junta:

Francisco Rubio

(Rubricado)

V.º B.º:

El Ingeniero Jefe-Presidente,

Práxedes M. Cruz

(Rubricado)

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 % - Libretas 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

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 13 - Teléfono 2628

CORDOBA

REPRESENTANTE:

Gerónimo Padilla Jackson

Gran "stock" de piezas FORD