



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 CORDOBA

CORDOBA AUTOMOVILISTA

Año XI

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. 218

Oficinas: Morería, 14, pral.

DIRECTOR: FRANCISCO QUESADA

TELÉFONO NÚM. 1000

1.º DE OCTUBRE DE 1933

¿Qué es prioridad en el paso?

Los problemas de la circulación como los ven en Francia

Los accidentes entre quienes usan la carretera montados sobre vehículos: coches de tiro, bicicletas, motocicletas, automóviles y caballos (tomaremos aquí al animal por un vehículo), son muy frecuentes en los cruces de carreteras y caminos.

Antes de proseguir, aclararemos que la intersección de dos vías debe designarse con las palabras CRUCE o CRUCERO; en tanto que la palabra CRUZAMIENTO señala la situación en que se encuentran, en un determinado momento, dos vehículos que se aproximan caminando en sentido contrario. Si queremos entendernos en estas cuestiones tan complejas de la circulación, es indispensable que no se empleen nunca las palabras sino en su sentido exacto.

La causa de los accidentes es que los medios de locomoción van siempre animados de una velocidad demasiado grande para que en caso de una colisión inminente puedan detenerse en

un espacio corto, de algunos centímetros, como puede hacerlo, por ejemplo, un peatón.

Si embargo, mientras los más rápidos transeuntes de una carretera no estuvieron representados sino por viajeros en coches de tiro, ciclistas y jinetes, en vehículos cuya velocidad prácticamente apenas llegaba a los 15 kilómetros por hora, no se sintió la necesidad de una reglamentación en los cruceros de ruta y caminos que fijara a cada uno sus derechos y sus deberes. Esos transeuntes, que hoy pueden considerarse como transeuntes lentos, se cedían fácilmente el paso sin accidentes frecuentes.

Pero desde el día en que los aparatos de locomoción numerosos y rápidos (motocicletas y automóviles) invadieron la carretera, el Gobierno tuvo que instituir un Reglamento para los cruceros de los caminos, ya que los vehículos muy rápidos (80, 100 y más kilómetros por hora) están en la imposibilidad absoluta de detenerse en unos cuantos metros, ante el peligro de una colisión.

Y así será hasta el fin de los siglos, en vir-

tud de leyes físicas ineluctables. Si un vehículo lanzado a 100 kilómetros por hora se detuviera en seco, en cinco o seis centímetros, por ejemplo (cosa que, por otra parte, es realizable), sus viajeros serían instantáneamente aplastados contra sus paredes. A 60 kilómetros por hora, los viajeros serían simplemente aporreados.

Algunos espíritus simplistas—de aquellos que tienen siempre una solución suprema para todos los problemas de la vida—dirán: «El remedio es sencillo. Que se impida a los automovilistas y a las motocicletas sobrepasar la velocidad de los coches de tiro».

Evidentemente, en esta forma quedarían suprimidos de un golpe los accidentes que tienen por causa velocidades de 50, 60 o 100 kilómetros por hora; pero de ese mismo golpe tam-

bién quedarían suprimidos todos los autos y todas las motocicletas. Porque hay que rectificar un error fundamental que todavía inquieta a ciertos espíritus retardatarios; la locomoción por medio de motor no existe sino a causa de la gran velocidad que proporciona a los transportes. Hay que estar bien persuadidos de que la sustitución del motor animal por el motor mecánico no es sino un pequeño factor en el irresistible impulso que con tanta rapidez ha desarrollado este medio de locomoción. Si por una suposición absurda, el caballo pudiese dar velocidades de 100 a 150 kilómetros por hora, y el motor mecánico no pudiese proporcionar sino 15 ó 20, el pequeño motor de explosión no existiría.

En consecuencia, como es imposible que el Parlamento vote la desaparición pura y simple-

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.

mente la locomoción automóvil ha sido preciso que el Gobierno acepte motocicletas y autos con su naturaleza misma que los hace, obligatoriamente, vehículos de alta velocidad, y que formule, precisamente a causa de esa gran velocidad y para reducir al mínimo posible las colisiones, un Reglamento de cruceros de rutas y caminos.

Dos ideas generales dominan, evidentemente, la Ley de Caminos que trata de esta cuestión.

a) La primera es la obligación a que deben sujetarse todos los vehículos, cualesquiera que sean, de no franquear un cruce, sin asegurarse de que pueden hacerlo sin peligro para un tercero. La Ley dice textualmente que todo conductor de vehículo debe, al aproximarse a un cruce de caminos, anunciar su acercamiento, cerciorarse de que el camino está libre, caminar a moderada velocidad y tomar su derecha.

b) Tenemos, pues, en un cruce dos vehículos que habiendo moderado su velocidad, anunciado su acercamiento y tomado su extrema derecha—habiéndose detenido si era necesario—se disponen a continuar su camino. ¿Cuál de los dos debe atravesar el cruce antes que el otro? ¿A quién dan los Reglamentos el derecho de prioridad? Tal es el objeto de la segunda idea general, que, lógicamente, debe completar la primera.

Pero cuando se quiere leer con atención el texto, súbitamente se detiene uno ante este pensamiento: «¿Qué es, precisamente, el derecho de prioridad?». Una circular oficial ha tratado de aclarar el punto con muy poco acierto. Dice: «En las rutas nacionales, largas arterias destinadas al tráfico a grandes distancias, no se puede en realidad constreñir a los vehículos a que moderen la velocidad a cada cruce de caminos secundarios». Esto se dice, a pesar de la disposición que textualmente se consigna antes. Y quien escribió la circular debe de haber tenido sus dudas, porque después del párrafo copiado, dice: «Esta prioridad que se concede a los vehículos que circulan en las rutas nacionales no excluye a los conductores de la obliga-

ción que tienen de moderar en todo cruce la velocidad, anunciarse, etc...».

¿En qué quedamos? ¿El derecho de prioridad es una palabra o es un hecho?... Si no es más que una expresión, no tendrá más mérito que dar pábulo a quejas, pleitos y juicios legales; pero si es una concepción sólida, si debe ser un hecho sobre el que se apoye un Reglamento eficaz de circulación, que se defina de una buena vez.

En resumen, ¿a qué necesidad corresponde la idea de dar una prioridad de pasaje a los vehículos que se encuentran sobre ciertas rutas? Evidentemente, a la necesidad que tienen los vehículos rápidos (los lentos no están en el caso) de no detenerse en todos los cruces de caminos; es decir, prácticamente, de no moderar y después volver a acelerar sus velocidad cada dos o tres minutos, pues de esta manera no hay locomoción rápida posible.

Por su importancia, ciertas rutas ameritan, en efecto, que no se las deje recorrer largamente y sin detenciones. Lo que implica que sus afluentes, menos considerables o minúsculas, deben tomar toda clase de precauciones contra una posible catástrofe en las confluencias.

De este doble hecho se deduce una verdad fundamental, inexorable, contra la cual en vano las incompetencias levantarán los brazos al cielo: que todo vehículo que se encuentre en pleno campo, sobre una ruta que tenga prioridad, tiene el derecho estricto de no moderar la velocidad en ningún cruce. Hay que fijarse bien en que se dice: DERECHO.

Ciertamente que nadie daría a un conductor el mal consejo de ejercitar imperiosamente ese derecho. Pero, en realidad, el derecho de no moderar la velocidad en ningún cruce, si se ejerce prudentemente, no puede resultar sino beneficioso para el conductor.

Y esto es lo que entendemos, a todo rigor, por Derecho de Prioridad.

(De Vizcaya Automóvil.)

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

Mejores suspensiones sobre resorte

Los tipos actuales de coches para turismo se construyen con todos los requisitos de lujo y accesorios que pueda desearse. Y sin embargo, hay casas que pretenden aún ofrecer mayores ventajas de comodidad y de solidez. Sin excepción, puede afirmarse que todos los esfuerzos de los ingenieros y demás van encaminados a producir siempre en mejores condiciones. En efecto, sabemos que hay fábricas que desarrollan esfuerzos considerables para perfeccionar las suspensiones sobre resortes, que constituirán un progreso más, y permitirán también que se perfeccionen otros órganos y se reduzcan los gastos de fabricación, y, lo que es todavía más importante, los gastos de circulación.

Las ruedas independientes y articuladas han sido construidas por varias casas, la mayor parte de estos sistemas aparecen demasiados complicados, y por el exceso con que se exponen los órganos han sido condenados por la masa de automovilistas, que apesar de todo anhela un sistema más perfeccionado que el que prevalece hoy día en materia de suspensión. Si no hubiera habido objeciones de ninguna clase, es indiscutible que el sistema de ruedas independientes se habría impuesto en el ánimo de todos y se habría extendido en general.

Las excelentes carreteras que se encuentran en la mayor parte de todos los países son motivo de que no se observe la necesidad de in-

currir en los gastos necesarios para variar el sistema actual de suspensión, por muy conveniente que parezca.

Esta cuestión no se ha descuidado, sin embargo, pues muchos son los coches de marca conocida que han adoptado las ruedas independientes, y la comodidad que se desprende de las mismas, según opinión de personas calificadas es extraordinaria. Sin embargo, a pesar de esta opinión, no parece haber adelantado la idea.

¿Cuáles son las razones? Ya puede comprenderse que una forma nueva cualquiera de suspensión con los chasis a que da lugar, el material y las enormes cantidades de dinero que es necesario gastar constituyen un problema que los constructores no quieren afrontar en una situación tan aguda como la que atravesamos.

Sin embargo, hemos sabido que una o dos de las más importantes casas productoras están estudiando la manera de perfeccionar las suspensiones de los coches de turismo, entre los cuales destaca el sistema preconizado por Maurice Sizaire. Desde hace años hemos dicho que casi todos los órganos de un coche han sido perfeccionados, con excepción de los muelles, muy pocos son los que han creído que merecían la atención un tema de esta naturaleza, y de lo contrario, ya tendríamos todos las ruedas independientes en los coches.

Otros de los temas de actualidad es la tracción por rueda delantera que tiene sus partidarios. El accionamiento del eje delantero ha entusiasmado a algunos propietarios de coches, que tal vez constituya para ellos una simple novedad, pues cuando vuelven a comprar otro coche lo adquieren con el antiguo sistema de transmisión. Existe un fabricante parisién que tiene la intención de construir en grandes cantidades un pequeño modelo popular con accionamiento de eje delantero, explotando una patente alemana.

Lea Vd. diariamente

A B C

Corresponsal en Córdoba:

FRANCISCO QUESADA

Lea Vd. CORDOBA AUTOMOVILISTA

Para impedir el robo de coches

Solución sencilla y útil

Hay muchos automovilistas que no saben que hacer, con el fin de quedar tranquilos, cuando dejan abandonados sus coches. A veces no es posible dejar un automóvil con las puertas cerradas con llave, y en consecuencia el propietario prudente utiliza el preventivo contra la obra de los ladrones representado por el aparato para cerrar con llave el circuito de la ignición.

Por otra parte, es siempre conveniente cuando el coche se deja en un «garage» público, impedir que sea movido de un lado a otro, o que se entre dentro de él, y lo mejor es asegurar bien las puertas. Para este propósito y para algunos otros, se ha descubierto que lo mejor es emplear un candado pequeño y fuerte, con una cadena de eslabones sólidos. El uso más práctico de la cadena y el candado consiste en impedir que el coche sea sacado de su sitio. Esto se consigue pasando la cadena por los engranajes, o debajo del pedal y luego por la pieza

más cercana, como ser la columna de la dirección, y el candado que debe encajar en los eslabones, se cierra en el punto más conveniente, de modo que la cadena quede tirante.

Además, con el fin de dejar las puertas bien aseguradas, se puede hacer pasar una cadena por las manijas de las puertas, a los dos costados, cerrándola con un candado. Este arreglo tiene la ventaja de impedir que suban al coche los mecánicos con sus trajes grasientos, o los chicos que se divierten ocupando los asientos. También sirve para impedir que se coloquen objetos pesados dentro del coche.

Otra aplicación de la cadena y el candado consiste en impedir que el coche sea movido, y para ello se traban dos ruedas. Esto es conveniente, por otra parte, cuando se está cerca de un terreno en declive, pues no sólo se impide que los ladrones se lleven el coche, sino también que se deslice cuesta abajo.

Por último, a veces conviene tener la precaución de encadenar la rueda de auxilio y el cajón del equipaje.



**DESECHE SUS BUJIAS VIEJAS,
DEMASIADO GASTADAS... INSTALE
NUEVAS CHAMPION y
DISFRUTE DE UN
AUTOMOVIL
RAPIDO Y SUAVE**

Bujías
CHAMPION
PIDALAS EN SU GARAGE



AVISO

En virtud de lo dispuesto en el apartado 8.º de la Real Orden de 23 de Junio de 1928, se pone en conocimiento del público, que, a partir del día 5 de Noviembre de 1933, quedarán suprimidas las guarderías de los pasos a nivel de los términos municipales de Córdoba, Espiel y Belmez que se indican a continuación.

LINEA FERREA	Kilómetros	Nombre del Camino	Nombre del paso
Término municipal de Córdoba			
Cercadilla a Belmez.....	0,502	Camino paso de Ronda.....	Callejón de los Toros.
»	1,144	Camino a la fuente de la Reina.....	Fuente de los Picadores.
»	1,826	Vereda de San Suenas y Pretorio.....	Viejo de Santo Domingo.
»	2,859	Camino rural de Córdoba a Santo Domingo.....	Ducar.
»	3,761	Camino rural de Mirabueno a Santo Domingo.....	Mirabueno.
»	4,302	Camino rural de Trinidad a Santo Domingo.....	Los Pedroches.
»	14,893	Cañada Real Soriana.....	La Armenta,
»	15,674	Vereda de la Armenta.....	Cerro Muriano.
»	16,498	Cañada Real Soriana.....	
»	18,392	Id. id. id.	
Término Municipal de Espiel			
Cercadilla a Belmez.....	30.742	Camino rural de Villaviciosa a Obejo.....	Venta Castillos.
»	31.581	Realenga de Córdoba a Extremadura.....	Mano de Hierro.
»	36.827	Camino rural de Villaharta a Villaviciosa.....	Villaharta.
»	39.980	Vereda de Parralejo a Villaharta.....	Gamonosa.
»	42.142	Camino de la Estación de Alhondiguilla.....	Los Vinateros.
»	44.502	Camino de Villaviciosa a Espiel.....	Los Marmolejos.
»	45.406	Realenga de Villaviciosa a Espiel y Extremadura.....	La Estrella.
»	48.848	Camino vecinal de Villaviciosa a Espiel y Extremadura.....	Varguillas.
»	52.763	Camino rural de Espiel a Belmez.....	Cuesta del Artillero.
»	54.539	Id. id. id.	
»	55.829	Camino rural de Espiel a las Minas y haciendas.....	
Término Municipal de Belmez			
Cercadilla a Belmez.....	64.518	Camino rural de Belmez a Villanueva del Rey.....	Bujadillo.
»	65.707	Id. id. id.	El Albardeo.
»	66.896	Camino vecinal de Belmez a Villanueva del Rey.....	
»	68.590	Camino rural de Bemez a Villanueva del Rey.....	Sierra Palacios.
»	69.543	Id. id. id.	

Para los 26 pasos a nivel señalados anteriormente, se han establecido en los respectivos caminos una señal rectangular en fondo blanco con la inserción « ATENCION AL TREN » en negro y el soporte pintado alternativamente en fajas blancas y negras.

En los respectivos caminos de los pasos a nivel de los kilómetros 0,502; 1.144; 1.826; 2.859; 3.761; 16.498; 18.392; 30.742; 52.763 y 64.518, además de la señal ya definida, se ha establecido otra señal en forma de aspa con la inserción « PASO SIN GUARDAR » « OJO AL TREN », y en el soporte una tablilla en fondo blanco con la indicación « ATENCION AL TREN » en color negro y el soporte pintado alternativamente en franjas blancas y negras.

Bielas de Aluminio

Las dificultades para su empleo en el pequeño motor de explosión

No existe, que nosotros sepamos, ninguna motocicleta en la que se haya empleado una biela de aleación ligera. Se dispone, sin embargo, de aleaciones que, a igual resistencia, son más ligeras que las bielas de acero y, es más existen motores de automóvil, y aun de avión, que van provistos de bielas de duraluminio. ¿A qué, pues, debe atribuirse el poco favor de que goza la biela de aluminio entre los constructores de motos?

No es cuestión de precio. El pistón de aluminio es mucho más costoso que el fundido, y, sin embargo, se emplea universalmente, ya que sus ventajas compensan, con creces, el exceso de precio.

¿Es acaso falta de confianza en la solidez de las bielas de aluminio? Es cierto que las aleaciones de aluminio ocultan sorpresas desagradables, pues se opera en ellas un trabajo molecular que puede traducirse en una notable disminución de la resistencia de la pieza. Es preciso, por lo tanto, calcular una biela de aluminio con un gran coeficiente de seguridad. Esto, aun cuando no es un gran obstáculo, reduce el interés de su empleo, ya que aumenta su peso, única razón de su empleo. También es preciso tener en cuenta que, la parte inferior de la biela, que es la más pesada, por estar unida a las partes vivas del motor y dotada de un movimiento rotatorio, puede equilibrarse perfectamente y, por tanto, la reducción de peso en la inferior de la biela tiene solamente un interés relativo. Queda, pues, la reducción de peso en la parte superior, y esta reducción ha de ser muy pequeña desde el momento en que es preciso montar una mangueta de acero para el roce del eje del pistón, con lo que tenemos que, aun cuando mejora el equilibrio con menos peso en una pieza de movimiento alternativo, la disminución de peso es tan pequeña que no puede ni tenerse en cuenta.

Pero, además de esto, las bielas de aleación ligera tienen un serio defecto, que hemos podido comprobar en un coche provisto de bielas de aluminio. El reglaje de una biela de este tipo es sumamente delicado, y es preciso que el cojinete sea montado por un procedimiento galvanoplástico, ya que de otra forma no se adhiere. En la práctica resulta que para cambiar un cojinete de una biela de duraluminio o arreglarla

es preciso acudir a un constructor, mientras que con bielas de acero, este trabajo lo puede hacer cualquiera que esté un poco avezado a motores de explosión.

Con bielas de acero, después de rectificar el cigüeñal y montar cojinetes nuevos, bastan unas horas de marcha en vacío y doscientos o trescientos kilómetros por carretera para suavizar el motor. En el coche a que antes nos referimos, después de hacer la misma operación y de haber rodado 2.000 kilómetros, el motor estaba tan duro como en el momento del ajuste, y para ponerlo en marcha era preciso emplear el motor de arranque, muy potente, y la manivela al mismo tiempo. Sin embargo, en caliente, el motor está suave y su funcionamiento es excelente.

La explicación de esta aparente anomalía está en el enorme coeficiente de dilatación y la gran conductibilidad térmica de las aleaciones de aluminio. El calor que absorbe el pie de biela se transmite a la cabeza de biela y ésta se dilata de forma tal que deja un juego normal entre el eje de pistón y la cabeza de biela, pero en frío se contrae la biela y aprisiona los cojinetes agarrotándolos. Si en frío se deja holgura suficiente para que se muevan libremente las bielas al calentarse, la holgura será enorme.

En un motor de rodamientos lisos aún es más posible mantener estas holguras dentro de un límite aceptable, pero con cabezas de bielas provistas de manguitos nos encontramos con una doble dificultad. Si se mete el manguito a prensa, al calentarse, su ajuste será insuficiente y el manguito tenderá a desplazarse; si por el contrario, se calienta la biela para montarlo, al enfriarse y contraerse deformará el manguito, produciendo unos agarrotamientos irregulares.

Como puede apreciarse por lo anterior, si bien es posible el empleo de bielas de duraluminio en automóviles es pésimo su empleo en motocicletas, donde además de la forma especial de biela todos los inconvenientes se ven aumentados por la mayor temperatura del motor, y resultaría prácticamente imposible igualar las dilataciones de las bielas. cigüeñal de acero, manguitos, ejes de pistón, etc., etc.

(De *Moto Revue*. Recopilación de F. M. de Juan)

Construcción de automóviles en serie en España

Recortamos de «Gaceta B. I. C.»:

«Teniendo presente el progreso técnico en España en el automovilismo, elementos industriales propusieron para someter a estudio la iniciativa de dedicarse a construir automóviles en serie, dentro de España, esperanzados en que en un plazo de cinco o seis años contar con un porcentaje muy aproximado a las necesidades de nuestro mercado».

Supresión de las líneas de tranvías

El Comité de coordinación de los transportes de la región parisién, ha decidido abrir inmediatamente una información sobre la supresión de diecisiete líneas de tranvías de las veintiuna previstas por el Consejo general en el mes de diciembre último.

La Asamblea regional podrá, tan pronto reciba la aprobación de la autoridad superior, votar la supresión de los tranvías y reemplazarlos por autobuses.

La producción de automóviles Citroen en Francia

Las fábricas Citroen anunciaron haber fabricado más de 100.000 vehículos en un año y más de 700.000 en diez años.

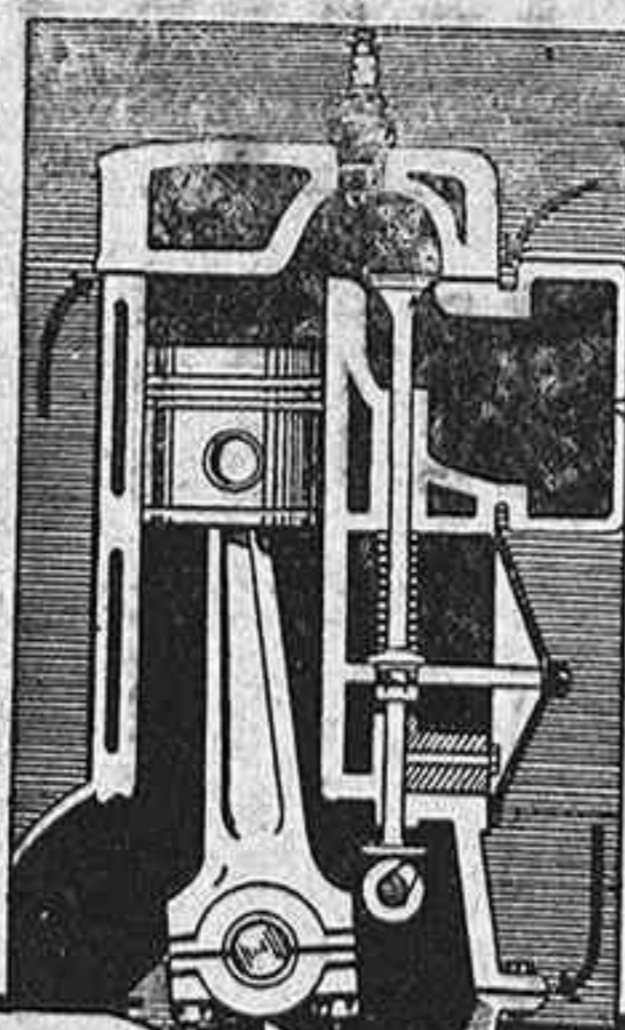
En comparación con el total de ventas de vehículos de todas las marcas en Francia, la proporción de vehículos Citroen vendidos al 31 de marzo era de 33 por 100, contra 28 por 100 en el año anterior. Para la exportación esta proporción era de 62 por 100.

BALANCE DE LA FORD MOTOR COMPANY

Las pérdidas de esta sociedad durante el ejercicio de 1932 ascienden a 74 861.644 dólares contra la cantidad de 53.586 000 dólares en 1931.

El balance en 31 de diciembre último muestra un activo disponible de 303.650.429 dólares contra la cantidad de 372.483.104 en 1931, las reservas se elevan a 580.440.602 dólares contra seiscientos cincuenta y cinco millones cuatrocientos dos mil doscientos cuarenta y siete.

PERDIDA DE COMPRESION DEL MOTOR
PERDIDA DE FUERZA



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

L'HERMETIC

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

La policía de carreteras

Ha empezado a funcionar el Cuerpo de Policía de Carreteras. Los motoristas que lo integran, raudas exhalaciones en las pistas asfaltadas, se convierten, por gracia y obra del tétrico lapicero, en el terror de los automovilistas infractores del Reglamento de Circulación. Son la avanzada de la ley inexorable, prestos para la evitación de toda posibilidad de accidente o de desgracia.

El Cuerpo de Policía de Carreteras ha surgido un poco tarde en las necesidades del transporte rodado nacional. Imprescindible para reparar abusos, cae en el defecto de sancionar con mano dura naturales deficiencias en la interpretación de la legislación sobre materia automovilística—demasiado incomprensible y árida, excesivamente difusa y extensa—, que hasta la fecha se han venido tolerando y que, humanamente, necesitan más de la enseñanza que de la reprimenda.

El desconocimiento de la ley a nadie exime de su cumplimiento. Bien está. Pero cuando el desconocimiento de la ley se ha extendido hasta a los mismos encargados de ponerla en vigor; cuando nos hallamos con el caso concreto de ingenieros examinadores que han prodigado los permisos de conducir aun a individuos sin las más elementales condiciones para detenerlos, entonces llegamos a pensar que el rigor de inmediato es un arma peligrosa en manos de los motoristas del Estado, cuyo peligro—rayano en la injusticia por incomprensión—sólo puede ser eliminado por una exacta interpretación de de las actuales circunstancias.

Se nos ha dicho que algún miembro de la Policía de Carreteras, con una exacta comprensión de las cosas, ha dado el alerta a ciertos automovilistas infractores que por desconocimiento pudieran ser culpables. Se nos ha dicho también que otros motoristas del Estado han aplicado el Reglamento acto seguido de hallarse en el desempeño de sus funciones. Se nos ha llegado a afirmar que el Cuerpo de Policía de Carreteras venía a cumplir más una misión administrativa—imposición del abono de patentes y demás tributos que onerosamente gravan el transporte motor—, que una finalidad encaminada al respeto de la seguridad pública, y cuyo convencimiento debe ser llevado al ánimo de aquellos automovilistas temerarios que hacen de las carreteras pistas de velocidad, sin consideración para los que dentro del transporte terrestre vienen a cumplir una misión humanísima

y útil, una misión encaminada al beneficio de los pueblos, de la agricultura y la industria.

Se nos han llegado a decir muchas cosas; esas cosas que invariablemente se dicen cuando surge a la cosa pública un nuevo Cuerpo cuyas funciones propenden a la represión, como en este caso, de abusos.

Creemos que la Policía de Carreteras sabrá cumplir perfectamente su cometido. Creemos que la Policía de Carreteras no establecerá distinciones entre el industrial transportistas poderoso o el que modestamente vive de su automóvil, que es su herramienta de trabajo. Creemos que la Policía de Carreteras no se excederá en el cumplimiento de su misión; que sabrá disculpar momentáneamente aquellas ligeras deficiencias que no impliquen peligro para la seguridad pública, aquellas deficiencias de mero orden administrativo, no observadas porque hasta ahora no fué exigido su cumplimiento. Si se aplican íntegramente, rectamente, esos tres «creemos», el Cuerpo de Policía de Carreteras será un instituto noble, si npático, que se captará la admiración y el aprecio de todos los automovilistas, sucediendo todo lo contrario si, como no esperamos, se hace del lapicero que esgrimen en la polaina un medio de protección para las empresas transportistas que en ocasiones pretenden ahogar en un círculo de hierro—el de sus grandes intereses—a los pequeños industriales del vehículo motor, modestos automovilistas que llevan el espíritu del siglo a todos los poblados, a los más lejanos rincones, fomentando el intercambio de productos y acercando el campo a la ciudad.

Aplaudiremos sin reservas toda sanción puesta en vigor por la Policía de Carreteras, por dura que sea, que tienda al más rígido cumplimiento del respeto a la seguridad de las personas y cosas. Pero asimismo censuraremos abiertamente todos los actos encaminados a proteger, por la vía administrativa, intereses reñidos con su verdadera misión, que debe siempre brillar diáfana y pura, que debe siempre ser la noble vanguardia del automovilista español...

(De «Coruña Automovilista»).

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

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 Septiembre de 1933

Del número 5.842 al 5.887

Don Ricardo Nieto Belmonte, vecino de Bujalance; don Gabriel Mármol Urbano, de Córdoba; don Juan Toledano Ruiz, de Fernán-Núñez; don Antonio Ortega Romero, de Fernán-Núñez; don Benito García Alcaraz, de Castro del Río; don Mariano Salichs Beunza, de Peñarroya-Pueblonuevo; don Pedro Bermudez Cañete, de Baena; don Francisco Berenguer Carrascosa, de Córdoba; don Rafael Cordón de Flores, de Lucena; don Pedro Romero Ruiz, de La Rambla; don Julio Pando Barrera, de Peñarroya-Pueblonuevo; don José Vidosa Fernández, de Castro del Río; don José Sillero Muñoz, de Córdoba; don Rafael Encuentra López, de Córdoba; don Alfonso Gómez López, de Córdoba; don Tomás Rubio Jiménez, de Montilla; don Antonio Pérez Rodríguez, de Peñarroya-Pueblonuevo; don Juan Navas Cabanilla, de Peñarroya-Pueblonuevo; don Eloy Barea Burrueco, de Lucena; don José Martínez Tallante, de Córdoba; don Francisco Mesa Serrano, de Córdoba; don Lorenzo Merodio Lozano, de Córdoba; don Juan Moreno Gutiérrez, de Bujalance; don Teodoro León Serrate, de Palma del Río; don Mariano Luque Prieto, de La Rambla; don Juan Bernal Carrera, de Almadén (Ciudad-Real); don José Gutiérrez Arévalo, de Peñarroya-Pueblonuevo; don Antonio Arévalo Díaz, de Villanueva de Córdoba; don Miguel Habas de Gracia, de Pozoblanco; don Ignacio Peinado Galán, de Dos Torres; don Mariano Borja Lucena, de Sevilla; don Simón Serrano Benavides, de Posadas; don José Tubino Casasolariaga, de Montilla; don Daniel Gallego Obrero, de Belmez; don Juan Ramírez Jiménez, de Córdoba; don Cándido Alba Gómez, de Córdoba; don Jesús de Toro Sotomayor, de Bujalance; don Manuel Gallego Ibarra, de Fuente-Obejuna; don Rodrigo Barasona Ortiz, de Córdoba; don Antonio Córdoba Román, de Córdoba; don Manuel García y de la Plaza, de

Córdoba; don Abundio Álvarez de Sotomayor, y Álvarez de Sotomayor, de Lucena; don Rafael González Hidalgo, de Fernán-Núñez; don Jerónimo Carrillo Fernández, de Pozoblanco; don Juan Galán Madueño, de Córdoba y don Vicente Olivencia Córdoba, de Cabra.

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 Septiembre 1933

Del número 1.044 al 1.046

Don Tomás Campos Toledo, vecino de Villanueva de Córdoba; don José Bernal Castellanos, de Almadén (Ciudad-Real) y don Sebastián Plá Jurado, de Hinojosa del Duque.

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

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.

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 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 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

BOCINAZOS

¡Paf...!

Lector: Si eres conductor de automóviles, o simplemente aficionado, copia esta lista de objetos, que son útiles, y debes llevar siempre consigo: Cuerdas de diferentes tamaños, un surtido de agujas, varios corchos, cámaras pinchadas, tres o cuatro martillos sin mango, pedazos de tubos viejos, un cuchillo en mal uso, un par de tijeras roñosas, un trozo de sierra, un destornillador sin mango, una colección de bombillas con los filamentos quemados, un farol piloto viejo, un bote lleno de grasa sin tapa, una botella con aceite sin corcho y por último, algunas válvulas inservibles. Estas son las piezas de repuesto que se encuentran siempre, en la caja de todo conductor.

¡Paf... paf...!

Markus. Casi nadie sabe quien fue Markus. Los historiadores del automóvil ocultan su nombre o francamente lo desconocen; sin embargo el automovilismo debe a Siegfried Markus su

mayor progreso. Porque Markus fué el primer constructor de un automóvil con motor de gasolina.

Markus aprende la mecánica en su pueblo natal de Malchín y marcha lleno de esperanza a Berlín entrando a trabajar en la famosa casa Siemens.

En 1860 se establece en Viena y allí da a conocer su invento, que mereció medalla de oro de la Academia de Ciencias.

Después y teniendo como base su invento, ingenieros e industriales perfeccionaron el automóvil e hicieron su difusión y venta, fuente de fabulosos ingresos.

Markus, en tanto, se pudre en una fosa anónima, ignorado aún de aquellos que gozan de grandes fortunas gracias a su talento.

Es el fin de todos los sabios y todos los inventores.

JUAN VIRAJE

LEA VD.

CORDOBA AUTOMOVILISTA

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

Núm.	MARCA	NOMBRE Y APELLIDOS DEL PROPIETARIO	DOMICILIO
5044	Citroen	Don Francisco Medina Bellido	Lopera (Jaén)
5045	G. M. C. (Volquete)...	» Isidro Calduch Cabedo	Córdoba
5046	Rockne	» Rafael López Alvear	Idem
5047	Triumph (M).....	» Manuel Pérez Moreno.....	Cabra
5048	Dodge (C).....	» Alfredo Pizarro Espín.....	Belalcázar
5049	Citroen (C).....	» Gregorio Salas Melero.....	Arjona (Jaén)
5050	Opel	» José Almagro García.....	Lucena
5051	Austin.....	» Rafael Ortiz Clot.....	Córdoba
5052	Ford.....	» Jesús de la Concha Moreno	Cabra
5053	Ford (C).....	» Matías Redondo Herrero	Pozoblanco
5054	Ford.....	» Celestino Romero Díaz de Morales..	Fuente-Obejuna
5055	Austin.....	» Elías Crespo Sánchez.....	Villanueva de Córdoba

En total, se han matriculado 12 vehículos, correspondientes a las siguientes marcas: Ford, 3; Austin, 2; Citroen, 2; G. M. C., 1; Rockne, 1; Dodge, 1; Opel, 1 y Triumph, 1.

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 volumen.*

MODO DE USARLO:

Verted cuidadosamente el aceite a ensayar en el frasco tubo que se acompaña, énrasando 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», agitada 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, pral.