



# ÓRDOBA AUTOMOVILISTA

# RENAULT

Automóviles

Camiones

REPRESENTANTE:

**JOSE GIMENEZ MORENO**

**GARAGE CERVANTES**

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

**TELEFONO 1909**

Piezas de recambio CHEVROLET  
Taller de reparaciones

# 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. 229

Oficinas: Morería, 14, pral.

DIRECTOR: FRANCISCO QUESADA

TELÉFONO NÚM. 1000

1.º DE SEPTIEMBRE DE 1934

## Excmo. Sr. Presidente de la Junta Nacional encargada de la ordenación y desarrollo de un plan de obras para aminorar el paro

El Automóvil Club de Cataluña viene propugnando desde largo tiempo por la desaparición de los pasos a nivel en las carreteras por considerar que constituye su existencia un gravísimo peligro para los que, ya para menesteres de carácter económico, ya para simple recreo y distracción en el ejercicio del turismo, se ven obligados a circular por ellas y por estar convencido de que su desaparición, ha de producir una intensificación en el movimiento del tráfico que emplea el vehículo de motor mecánico, con lo que se obtendrían notables ventajas para la Economía Nacional, especialmente si se logra que el turismo alcanzara la intensidad, que las condiciones de todo orden, que se encuentran en nuestra Nación, hacen posible.

Sus gestiones se han dirigido unas veces a obtener la sustitución de algún paso a nivel determinado, que por su defectuosa disposición era frecuente teatro de accidentes, muchas ve-

ces mortales, por lo cual procuraba interesar a las Jefaturas de Obras Públicas del Estado o de la Provincia, para que fuesen redactados los proyectos de la obra a ejecutar, ofreciendo en alguna ocasión los terrenos que fuesen necesarios para las avenidas del paso superior de al carretera a construir.

En otra ocasión su gestión como miembro de la Comisión para el estudio y mejora de los pasos a nivel, que fué constituida a fines de 1930, fué de mayor envergadura, puesto que presentó un voto particular proponiendo la supresión de todos los pasos a nivel existentes en España, sustituyéndolos, siempre que ello fuera posible, por pasos inferiores o superiores, y proponiendo asimismo, que en lo sucesivo no fuese autorizada la creación de ningún nuevo paso a nivel, cuando, por la construcción de un ferrocarril o de una carretera se presentara un cruce entre ambas vías, sugiriendo que los

gastos que la evitación de tal cruce produjeran, vinieran a cargo de la nueva vía que se construyera.

Este voto particular estaba en oposición al dictamen de mayoría, que admitía la supresión de las barreras y guarderías de los pasos a nivel, sustituyéndolos por unas señales luminosas a destellos, puestas en acción por los mismos trenes de manera automática, proyecto que a juicio del Automóvil Club de Cataluña—que considera que los accidentes producidos en tales cruces, son debidos en su mayor parte a imprudencias de los que circulan por la carretera—no había de producir alivio alguno en los daños que se lamentaban, pues si la existencia de barreras y guardas—aunque algunas veces éstos se distraigan—no eran suficientes para evitar las imprudencias, tampoco era de espera que lograran tal resultado la colocación de unas luces, aunque fueran a destellos. Consideraba el Automóvil Club de Cataluña que la solución propuesta—que por otra parte resultaba de un coste bastante elevado y precisaba un presupuesto anual de conservación y vigilancia no despreciable—no tendría en definitiva otro resultado, que el de descargar a las Compañías de ferrocarriles de responsabilidad directa o subsidiaria que les pueden alcanzar por los accidentes que continuarían produciéndose.

Con la solución propuesta por el Automóvil Club de Cataluña se haría el gasto de una vez, desaparecería en absoluto todo dispendio ulterior, quedaría evitado todo peligro, puesto que los imprudentes ya no podrían proseguir en sus imprudencias.

Por fin en 22 de Febrero de 1934, elevó una razonada Exposición al Excmo. Sr. Presidente del Consejo de Ministros, insistiendo en la petición de siempre, proponiendo la sustitución de todos los pasos a nivel existentes en España, que deben ser alrededor de 3.000, exponiendo la apreciación del proyecto en el aspecto económico que no habría de gravar el presupuesto nacional, puesto que el desarrollo de la circulación con el aumento subsiguiente de los ingresos directos por impuestos de la Patente Nacional de circulación y los indirectos por beneficio del Monopolio del Petróleos, había de

facilitar con creces, los medios necesarios para atender al interés y amortización del empréstito que fuera preciso emitir para llevar a cabo la sustitución en un plazo de cinco años.

Se hacía ver en dicha exposición, que además del aspecto humanitario que por la defensa de muchas vidas presentaba el proyecto, tenía en los momentos actuales, el de contribuir al alivio del paro obrero, puesto que una obra de tal envergadura, podría dar ocupación durante cuatro años a más de 30.000 obreros, los cuales a su vez hallándose con medios de adquisición, producirían una repercusión en las industrias de transformación, contribuyendo a la reducción de la crisis que les agobia actualmente.

Convencido el Automóvil Club de Cataluña de la conveniencia, de la utilidad y de la oportunidad del proyecto, se cree obligado, en fuerza de un deber de ciudadanía, a dirigirse a esa Junta, insistiendo en el mismo a cuyo efecto acompaña copia de la Exposición de 22 de Febrero de 1934, anteriormente citada.

No terminará esta comunicación sin someter a la consideración del elevado criterio de los componentes de la Junta, algunos aspectos del proyecto que de ser estudiados con detenimiento han de llevar al ánimo de la misma, la resolución de proponerlo al Gobierno, como uno de los más acertados para el fin propuesto.

1.º La ejecución de la obra tiene un fin humanitario, que ante los turistas extranjeros había de proporcionar un prestigio a nuestra nación y tiene un fin económico, pues seguramente contribuiría al desarrollo del turismo, que con tanto ahinco se fomenta en la mayor parte de países, y al aumento de la circulación en general.

2.º Hallándose los pasos a nivel esparcidos por todo el país, los beneficios que la obra produciría, serían repartidos en todas las regiones, sin necesidad de traslados y movimientos de masas de obreros de un punto a otro y llegando dichos beneficios a todos los perjudicados por el azote del paro obrero.

3.º Por la clase de trabajo a efectuar, los más beneficiados podrían ser los obreros no calificados, que son los que en mayor proporción se hallan afectados por la falta de ocupación,

produciéndose la repercusión cerca de los obreros de oficio determinado.

4.º La casi totalidad de las sumas empleadas—un 80 por 100 como mínimo—sería repartida en jornales, que es la finalidad que debe buscarse, cuando se trata de un conflicto de la naturaleza del que pesa sobre la humanidad actualmente.

5.º Por tratarse de obras aisladas que no tienen trabazón ni dependencia unas de otras, puede suspenderse sin perjuicio de la obra ya hecha, la ejecución del proyecto, en cualquier momento del plazo que hemos señalado para llevarle a término, si así lo aconsejaran, ya dificultades económicas del Estado, ya la reanudación de las actividades de la producción que hicieran innecesario el auxilio que con él se persigue.

Si nuestro proyecto mereciera la atención de esa Junta y nuestra sugerencia fuera aceptada, lo consideraría esta Entidad como una honra y como la mayor recompensa a su iniciativa, siendo muy intenso el agradecimiento de la misma hacia los componentes de esa Junta, a los que desea muchos años de vida.

Barcelona 18 de Agosto de 1934.—Automóvil Club de Cataluña, El Secretario General, *P. Nicolau*.

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

## LAS AUTOPISTAS BELGAS

El segundo Congreso belga de carreteras efectuado recientemente, tomó, entre otras resoluciones, la de insistir cerca del Gobierno para que entre prontamente en estudio el proyecto de una red nacional de autopistas, susceptible de ser realizada por etapas, conforme a las necesidades económicas y técnicas y a las posibilidades financieras, dándose preferencia a la construcción de la autopista de Lieja a Amberes, sin la cual se considera que el canal Alberto y el puerto de Lieja no tendrán los necesarios elementos de prosperidad.

## NUEVO INGENIERO JEFE DE OBRAS PUBLICAS

Recientemente ha sido nombrado Ingeniero Jefe de Obras Públicas de esta provincia, nuestro distinguido amigo don Vicente Basabe y González.

Su designación para dicho cargo ha sido muy bien acogida en Córdoba, donde el señor Basabe goza de generales simpatías, por haber prestado sus servicios en la misma Dependencia durante muchos años, mereciendo el respeto y el afecto del personal de la Jefatura.

Dadas sus extraordinarias dotes, y el conocimiento que tiene de los problemas de las carreteras cordobesas, así como del estado y de las necesidades de las mismas, es de esperar que el señor Basabe González, realice al frente de la Jefatura una brillante labor, que será culminada por el éxito.

Le felicitamos cordialmente, deseándole muchos aciertos en el citado cargo.

## El gran premio argentino resulta trágico

Sobre una distancia de 1.550 kilómetros, en dos etapas, se disputó el Gran Premio Automovilista argentino.

La primera etapa fué ganada por Karl Stulovic, sobre «Mercedes», que cubrió 775 kilómetros en 6 horas y 16 minutos, a una media de 126 kilómetros.

La segunda etapa tuvo un epílogo trágico. Ernesto Blanco, vencedor, perdió el mando de su «Reo» y se lanzó a toda velocidad sobre el público.

Nueve espectadores resultaron muertos y doce gravemente heridos.

En la clasificación general ha quedado vencedor de la prueba Karl Stulovic, a una media de 115 kilómetros por hora.

# LEGISLACION

## Concesión de exclusivas de la clase A para transportes por carreteras a las Compañías de Ferrocarriles.

### DECRETOS

Cualquiera que sea la solución que en su día adopten las Cortes para resolver definitivamente el régimen de los ferrocarriles, es inexcusable abordar sin más espera la regulación de los transportes por carretera mediante la adopción de medidas que, sin modificar la legislación en vigor, permitan a las Empresas ferroviarias utilizar un auxilio tan poderoso e indispensable para sus explotaciones como los vehículos de tracción mecánica.

El Decreto del Ministerio de Fomento de 30 de Octubre de 1930, dejó en suspenso la otorgación de los servicios denominados de la clase A. Por Orden de 27 de Julio de 1932, se suspendió también el otorgamiento de autorizaciones discrecionales de la clase B. La finalidad de ambas disposiciones ministeriales no fué otra que la de impedir que siguieran creándose derechos al amparo de una legislación en trance de revisión, toda vez que coincidiendo con la última Orden referida se convocó la Conferencia de Transportes de 1932, cuyo dictamen, por circunstancias que no son del caso, no llegó a convertirse en disposición legal.

Nada aconseja la derogación con carácter general del Decreto de 30 de Octubre de 1930; pero el largo plazo transcurrido, impone la necesidad de no prolongar por más tiempo la anómala situación de los ferrocarriles españoles, imposibilitados de establecer líneas de transporte de viajeros paralelas y, por lo tanto, complementarias de sus recorridos, como aquellas otras que afuyendo a las estaciones ferroviarias les permitan una explotación comercial más eficaz, llegando hasta la supresión de trenes de viajeros en los casos en que su rentabilidad sea deficitaria o negativa, por no alcanzar la densidad de tráfico indispensable para costear el

transporte ferroviario. De esta suerte, sin daño para el interés público e incluso con beneficio para el viajero, los vehículos de tracción mecánica pueden asegurar el transporte evitando a las Empresas ferroviarias los perjuicios actuales y permitiéndolas incluso obtener legítimos beneficios.

La Conferencia de Transportes de 1932, como la Comisión de Ordenación ferroviaria y de Transportes por carretera recientemente reunida, entendieron por unanimidad que en trayectos paralelos a las líneas ferroviarias era procedente otorgar a estas Empresas un derecho preferente de explotación del tráfico por carretera; solución puesta en práctica en todos aquellos países que han resuelto el difícil problema de la coordinación de los transportes por carretera con los ferroviarios. Y desde otro punto de vista, cualquiera que sea el criterio con que las Cortes afronten en su día el problema total ferroviario, sostenido el reciente proyecto de ley de Bases del Estatuto en la reversión al Estado de las concesiones actuales, no es posible dejar que prospere la compleja situación de los transportes por carretera que hoy existe, agravando este problema de un modo desmesurado para el día en que el Estado llegara a la incautación de las redes en situación de manifiesta inferioridad económica, fiscal y jurídica, frente al estado actual de incoordinación de los transportes, que aumentaría a su vez en proporciones imprevistas la gravedad del problema de la reversión.

Pero junto a estas razones, entiende el Ministerio de Obras Públicas que no se debe tampoco plantear el problema de la coordinación, sino mediante la estimación en cada caso concreto de posibilidades inmediatas de cada servicio determinado por carretera, en relación con la empresa ferroviaria que lo solicite, de suerte que constituya su otorgamiento una facultad discrecional de la Administración. Esto implica la necesidad de constituir al mismo tiempo un núcleo técnico. Comisión de asesoramiento y de trabajo, que estudie y proponga los términos de esta coordinación, sobre la base del respeto de todos los derechos consolidados y reconocidos en el vigente Reglamento de trans-

portes, que por ahora queda vigente en su totalidad.

Se recoge así una conclusión votada unánimemente por las dos Asambleas de Transportes, a reserva de que las Cortes en su día resuelvan la plenitud del problema en las vastas proporciones que hoy ofrece la realidad de todo el régimen de transportes. Por ahora y como principio de la obra de coordinación que inicia este Decreto, aconsejada con urgencia inaplazable, sólo se realizan las conclusiones con unanimidad y apremio más vehemente votadas por aquellas dos Asambleas.

No es menos urgente acudir a la excepcional situación creada a los explotadores de autorizaciones denominadas de la clase B, que, otorgadas con carácter discrecional y sin restricción alguna que impida la pluralidad de líneas en el mismo recorrido, al dictarse la Orden de 27 de Julio de 1932 suprimiendo tales concesiones, han venido de modo inmediato a quedar en situación privilegiada, ya que de hecho funcionan como verdaderos servicios de clase A y compiten con los ferrocarriles, sin que éstos pudieran, al otorgarse tales concesiones, sostener la preferencia que las disposiciones vigentes les reconocen. Debe tenerse presente que el artículo 82 del vigente Reglamento de 22 de Junio de 1929, prevé la desaparición de todos estos servicios discrecionales al otorgarse concesiones con exclusividad de la clase A; situación de derecho completamente violada por la que ha venido actualmente a producirse en la mayor parte de las carreteras españolas.

Por último, serán objeto de estudio urgente aquellas medidas aconsejadas por la necesidad de condicionar rigurosamente los transportes a larga distancia por ferrocarril, que se reservan a este medio de transporte, por sus mejores condiciones técnicas y económicas; sin dejar tampoco en olvido la propuesta de sindicación obligatoria de las diversas empresas y concesionarios de transportes mecánicos, que las conclusiones formuladas por las dos Asambleas ya referidas han estimado con unanimidad como solución única para evitar la anarquía actualmente existente, con perjuicio notorio para las propias empresas de transportes, para el Teso-

ro y para los intereses preferentes del servicio público.

En vista de estas razones, por acuerdo del Consejo de Ministros, a propuesta del Ministro de Obras públicas,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Se faculta al Ministro de Obras públicas para que, previo informe de la Comisión de Coordinación de Transportes, a que se refiere el artículo 3.º de este Decreto, pueda otorgar a las Compañías ferroviarias que lo soliciten, concesiones de las denominadas en la legislación vigente de la clase A, con los derechos y obligaciones que en la misma se fijan, y en especial los que se previenen en el artículo 28 del Reglamento de 22 de Junio de 1929 en cuanto a la supresión de los servicios B que total o parcialmente afecten a recorridos de dichas concesiones de la clase A. Estas concesiones se entienden supeditadas a la decisión de las Cortes respecto a las concesiones al regular el futuro régimen ferroviario.

Artículo 2.º Todos los servicios de ferias, fiestas, mercados, taxis y turismo otorgados y que se otorguen, deberán ajustarse a las normas previstas en la legislación fiscal y reglamento de 22 de Junio de 1929, que continuará en todo su vigor mientras se proceda a su reforma. Las excepciones locales o regionales a estos preceptos deberán autorizarse por orden especial del Ministerio de Obras públicas.

Artículo 3.º Con el nombre de Comisión de Coordinación de Transportes se constituirá un organismo consultivo anejo a la Dirección general de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por carretera. Estará formada por un representante de cada uno de los Ministerios de Obras públicas, Hacienda, Comunicaciones e Industria y Comercio; dos Delegados representantes de la Cámara de Transportes, y otros dos de la Asociación general de Transportes por Vía Férrea.

Esta Comisión será presidida por el Director general de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por carretera y actuará de Secretario el Jefe de la Sección de Transportes por carretera de dicha Dirección general.

Artículo 4.º La Comisión informará sobre

todas las peticiones de nueva líneas que se soliciten; reclamaciones sobre las ya existentes, y, en general, formulará resoluciones o propuestas sobre todos los asuntos que afecten a los servicios de coordinación de transportes.

Esta Comisión determinará en cada caso la condición previa del paralelismo o concurrencia con el ferrocarril de las concesiones de clase A que se soliciten, así como su longitud mínima para acogerse a las facultades que se regulan en este Decreto. Los acuerdos a este respecto serán irrevocables y quedará desestimada toda petición de concesión de clase A que no se ajuste a las normas señaladas por la Comisión.

En el plazo de treinta días después de su constitución, elevará al Ministro de Obras públicas una propuesta de organización y reglamento de sus servicios y actuación, sin perjuicio de su inmediato informe en los asuntos de trámite urgente en que deba mediar su propuesta.

Artículo 5.º Todas las resoluciones de esta Comisión tendrán carácter de propuesta al Ministro de Obras públicas, quien las aceptará o desestimarán. Los acuerdos ministeriales sobre estas materias terminarán la vía gubernativa para los efectos de interponer contra ellos los recursos que otorguen las disposiciones vigentes.

Dado en Madrid a 19 de Julio de 1934.—*Niceto Alcalá Zamora y Torres*.—El Ministro de Obras públicas, *Rafael Guerra del Río*.

## La carretera de Cabra a Castro del Río

Varios automovilistas de Cabra nos escriben protestando del mal estado en que se halla la carretera entre dicho pueblo y Castro del Río, hasta el extremo de que los vehículos que por ella circulan sufren las consecuencias, dándose el caso de ocurrir algunas averías, así como sufriendo desperfectos los neumáticos, a causa de echarse la piedra, para tapar los baches, sin ser apisonada.

Llamamos la atención de la Jefatura de Obras Públicas sobre el particular, esperando que, dentro de las disponibilidades de la misma, proceda a reparar dicha vía de comunicación, evitando los perjuicios y molestias que se ocasionan a los automóviles que por ella circulan.

## CAUCHO DE INDOCHINA

Durante el mes de octubre se ha exportado en Indochina 1 513 toneladas de caucho.

La cantidad exportada durante los diez primeros meses del pasado año se eleva a 11.827 toneladas contra 10.914 durante el mismo período correspondiente al año 1932.

## 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

# En vista de los frecuentes accidentes, se restablece la guardería en los pasos a nivel

*El ministro de Obras Públicas se ha decidido al fin a ordenar el restablecimiento de guarderías en todos los pasos a nivel de las vías férreas. No podemos negarle nuestro aplauso, que hubiéramos querido tributarle mucho antes. Era inconcebible, sencillamente inconcebible, que los pasos a nivel no tuvieran guardabarrera que respondiese de tender oportunamente cadenas o vallas. Siquiera este procedimiento, aun siendo en muchos sitios simplísimo y primitivo, ofrece ciertas garantías. Ahora lo que ha de hacer el ministro es ordenar que se efectúe una inspección de señales para establecerlas fehacientemente en algunos puntos donde por las revueltas de la carretera o por obstáculos a la visión precise que haya avisos noticiosos a conveniente distancia de los pasos, a fin de que los conductores de vehículos puedan apercebirse a tiempo, moderando la marcha todo lo necesario.*

*Esperamos que el señor Guerra del Río, no descuidará tan importante aspecto.*

## TEXTO DEL DECRETO

El Decreto aprobado en el Consejo de ministros del 18 del corriente, para el restablecimiento de la guardería en los pasos a nivel dice así en su parte dispositiva:

Artículo 1.º Se restablecerá por las Compañías ferroviarias, en un plazo máximo de 8 días, todas las guarderías de los pasos a nivel donde fueron suprimidas, con las excepciones detalladas en el artículo tercero, y previa conformidad para ello de la inspección del Estado cerca de las Compañías.

Art. 2.º Por los ingenieros de la inspección en las Comisarias de Ferrocarriles, escuchando a las Compañías interesadas y al personal técnico de los Centros que conservan los caminos

ordinarios (Circuito Nacional de Firms Especiales, Jefaturas de Obras Públicas, Diputaciones, Municipios, etc.) se hará, en el plazo de un mes una clasificación de los pasos a nivel en cuatro categorías:

a) Cruces con caminos de gran intensidad de tráfico, tales como el de calles muy concurridas de poblaciones populosas o el de carreteras con firms especiales próximas a poblaciones en donde el tráfico pueda considerarse como extraordinario.

b) Cruces con carreteras tanto del Estado como provinciales frecuentadas en proporción considerable por automóviles de toda clase, incluyendo, entre otras, en esta clasificación, todos los cruces de las carreteras del circuito nacional de firms especiales que no estuvieran en la clasificación anterior.

c) Cruces de carreteras, tanto del Estado como de la provincia o Municipio no incluidas en la clasificación anterior y caminos que por el estado de la superficie rodadiza permitan circulaciones de automóviles a velocidades de cuarenta o más kilómetros por hora.

d) Cruces correspondientes a caminos de tráfico local y rural en los que no circulen normalmente carros, peatones, caballerías y ganado y excepcionalmente automóviles. Detallarán los ingenieros de la inspección en sus informes las instalaciones que existan en los actuales cruces a nivel y personal que presta servicio en algunos de ellos, una vez cumplimentado el artículo primero de este decreto.

Art. 3.º Se podrá suprimir la guardería de aquellos pasos de la categoría b) en los que existan señales luminosas en el cruce, funcionando automáticamente en su cambio de color mediante un circuito de vía accionado por la circulación ferroviaria y señales avanzadas fijas en el camino. Podrán continuar sin guarde-

ría los cruces a nivel que hoy no la tenga de la clase c) y podrá suprimirse en otros de la misma clase, siempre que unos y otros estén señalados en el camino ordinario y que las condiciones de visualidad sean tales que a quince metros de ellos, contados desde el carril más próximo sobre el eje del camino, se pueda ver la vía a uno y otro lado en seiscientos metros de longitud para las líneas férreas en que las velocidades máximas admitidas en el trayecto correspondiente al cruce no sean superiores a setenta kilómetros por hora y en ochocientos metros de longitud cuando la velocidad máxima admitida en el trayecto del ferrocarril sea de setenta o más kilómetros por hora. Podrá asimismo suprimirse la guardería en los pasos a nivel de la categoría d), si están señalados en el camino ordinario; pero si, por circunstancias especiales, en cierta época se aumentase considerablemente la circulación por el camino, la Compañía ferroviaria quedará obligada a establecer temporalmente la guardería necesaria si no reúne las condiciones anteriormente indicadas de visualidad.

Art. 4.º No se consentirá en lo sucesivo el establecimiento de nuevos pasos a nivel en ningún ferrocarril de uso público. En aquellos caminos ordinarios que estén en construcción o solamente con proyecto aprobado y que tengan previsto el establecimiento de algún paso a nivel procederá la presentación de proyectos reformados, haciendo desaparecer el cruce mediante paso superior o inferior.

Las Compañías de Ferrocarriles quedarán obligadas a incluir en los proyectos de ampliación de instalaciones la supresión de los pasos a nivel cuando existan algunos de éstos en el emplazamiento de la modificación.

Cuando se mejoren en alguna forma las condiciones de algún camino que cruce a nivel un ferrocarril, rectificando el trazado, ensanchando la explanación, etc., vendrá obligada la entidad que haya de ejecutar dichas obras, a completarlas, incluyendo en ellas la supresión de los pasos a nivel que existiesen en el trayecto objeto de la transformación, mediante la construcción de pasos inferiores o superiores al ferrocarril.

Art. 5.º Por las Jefaturas de Estudios y Construcciones de Ferrocarriles y con arreglo a las instrucciones que dictará la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera, se procederá con toda urgencia a hacer el estudio en anteproyecto de las modificaciones que procedan en las vías y más frecuentemente en el camino ordinario para la supresión de pasos a nivel mediante desviación del camino o construcción de pasos superiores o inferiores.

Clasificarán estos anteproyectos en dos categorías:

En la primera incluirán aquellos pasos que por sus condiciones especiales de emplazamiento y construcciones inmediatas exija su supresión un gasto evaluado en el anteproyecto en más de 300.000 pesetas y en la segunda incluirán los demás anteproyectos, clasificando una y otra categoría para cada línea de ferrocarril por el orden que se considere conveniente su ejecución, teniendo en cuenta el tráfico por la carretera, circulación por la vía férrea y coste o facilidades de ejecución de la obra.

Para todos estos trabajos serán asesorados por personal técnico designado por las Compañías de ferrocarriles, inspección del Estado en ellas, Jefaturas de O. P., etc.

Art. 6.º Del importe del presupuesto de las obras de pasos a nivel será de cargo de las Compañías de Ferrocarriles (o de las aportaciones del Estado a las mismas, si éstas no disponen de fondos para ello), la capitalización al 5 por 100 de los gastos de guardería a su coste actual y con arreglo a la que debiera existir, según el expediente de servidumbre aprobado, o, en caso de no existir éste, con arreglo a la ley y Reglamento de Policía de Ferrocarriles durante los años que resten de concesión.

El Estado, la provincia o el Municipio deberán aportar en cada caso el resto del importe de las obras, a cuyo efecto el ministerio de Obras Públicas dedicará a esta necesaria transformación, por lo menos, el 10 por 100 de las cantidades consignadas en el presupuesto para obras nuevas de carreteras.

Art. 7.º En lo sucesivo se podrá, en algunos casos, suprimir la guardería en los pasos

a nivel de la categoría *a*), mediante la instalación de señales luminosas, con destellos de paso a nivel, señales avanzadas y barreras conjugadas con aquéllas y accionadas a distancia por personal de la Compañía.

En los pasos a nivel clasificados en la categoría *b*), en los que existán o se establezcan por esta disposición la guardería, ésta podrá ser suprimida mediante la proyección del cruce por señales avanzadas, fijas y de paso a nivel, luminosas estas últimas, con destello y de distinto color, verde y rojo, según esté o no libre el cruce para el tránsito ordinario. El funcionamiento de las señales del paso será automático y accionado por los mismos trenes. Cuando las condiciones del camino ordinario impidan la visibilidad de la señal luminosa, a 150 metros de distancia de la misma, se colocará una señal fija, luminosa, avisadora del paso con destellos amarillos, que imponga una gran reducción en la marcha del automóvil.

En los pasos de la categoría *c*), que no tengan condiciones de visibilidad indicadas en el artículo tercero, podrá suprimirse la guardería mediante el establecimiento de señales automáticas y avanzadas, como las indicadas para la categoría anterior.

En los pasos a nivel de la categoría *d*), bastará la señal ordinaria fija sin iluminación en el camino ordinario y el rótulo «Silbar» a uno y otro lado en la línea férrea y a 600 metros de distancia del cruce.

Las barreras que subsistan, correspondientes a los pasos a nivel de la categoría *a*) y a los guardados de las demás, quedarán situadas a

quince metros del carril más próximo, para permitir, en último extremo, el frenado y maniobra de los vehículos ordinarios que hayan pasado la barrera, en caso de proximidad de algún tren.

Art. 8.º Las Compañías deberán cuidar de iluminar convenientemente los pasos a nivel inmediatos a poblaciones de tráfico importante y de instalar teléfono u otros dispositivos en las casillas de los guardabarreras de los pasos a nivel que continúen con guardería, para que previamente sea notificada la salida de toda circulación, evitando así el cierre por largo tiempo del camino ordinario.

Art. 9.º La Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera dará instrucciones para la unificación de señales, cuyos proyectos de accionamiento automático necesitarán, previos los informes reglamentarios, la aprobación de la Dirección.

Art. 10. Los gastos de instalación, conservación y funcionamiento de señales automáticas en el mismo cruce y circuitos en la línea férrea, serán de cargo de la Compañía Ferroviaria, y si ésta no tuviera recursos para la instalación, a juicio de la Administración pública, serán facilitados los fondos por ésta, con cargo a la aprobación del f. c.

Los gastos de instalación, conservación y funcionamiento de las señales fijas y luminosas con destellos amarillos, cuando sean establecidas en camino ordinario, serán de cargo de la entidad constructora y conservadora del mismo y hechos directamente por la Compañía ferroviaria a expensas de aquélla.

Ar. 11. Queda derogado el Real decreto de 22 de Junio de 1928, y cuantas disposiciones se opongán al presente decreto.»

**Lea Vd. diariamente**

**A B C**

Corresponsal en Córdoba:

**FRANCISCO QUESADA**

TALLERES TIPOGRAFICOS  
**LA IBERICA**

**Antonio Carmona Contreras**

Duque de Hornachuelos, 12 dup.

**Teléfono 1754 CORDOBA**

## CAUSAS DEL RECALENTAMIENTO

Obstrucción en el radiador y canalización del sistema.

Insuficiente abastecimiento de agua.

Obstrucción en la circulación del aire.

Núcleo de radiador con gruesa capa de pintura.

Intersticios de aire tapados con barro.

Deformación de los tubos por abolladura, etcétera.

Insuficiente apertura de postigos.

Presencia de solución incongelaible en tiempo caluroso.

Ladeamiento o aflujadura de tabique interiores.

Escape por el tubo de derrame.

Irregular funcionamiento del termostado.

Resbaladura de correa del ventilador.

Desgaste excesivo de la polea del ventilador.

Inadecuado ángulo de inclinación de las paletas del ventilador.

Aflojamiento de la conexión flexible o manguera bajo la fuerza aspirante.

Descomposición interna de la conexión flexible o manguera.

Aflojamiento del impulsor de la bomba de agua.

Desgaste excesivo entre el impulsor y su caja.

Desgaste en el árbol o en la empaquetadura de la bomba de agua,

Inadecuada empaquetadura en la culata de los cilindros.

Dureza general del motor, a continuación de importante reparación.

Funcionamiento irregular de la bomba de aceite.

Aceite demasiado flúido o demasiado denso o espeso.

Incorrecta distribución del encendido.

Mal ajuste del asiento de válvulas.

Escapes de aire por los múltiples.

Defectuosa regulación del calor.

Defectuoso mecanismo para el avance del encendido.

Contacto de ruptor mal ajustado,

Brazo de ruptor con resorte debilitado.

Eje o buje desgastado en el distribuidor del encendido.

Embrague resbaloso.

Frenos con arrastre.

Desalineación de las ruedas delanteras o traseras.

Deformación de chasis

Silenciador de escape obstruído.

Obstrucción en los orificios de las válvulas de escape.

Lea Vd. **CORDOBA AUTOMOVILISTA**



*Exija*

LA BUJIA DE LOS  
CAMPEONES.  
NUNCA FALLA

**CHAMPION**

CONCESIONARIO PARA ESPAÑA:  
FRANCISCO FLORES  
ESPINARDO MURCIA

**CORDOBA AUTOMOVILISTA**

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

Núm.	MARCA	NOMBRE Y APELLIDOS DEL PROPIETARIO	DOMICILIO
5254	Dodge (C).....	Don Francisco Natera Muñoz.....	Córdoba
5255	Citroen .....	» José María Onieva Ruiz.....	Baena
5256	Chevrolet (C).....	» José Fuentes Cáceres.....	Palma del Río
5257	Chevrolet (C) .....	» Cayetano Pulido Ariza.....	Bujalance
5258	Chevrolet (C).....	» Francisco Castro del Pino.....	La Victoria
5259	Federal (C).....	» José Roldán Castro.....	Córdoba
5260	Chevrolet (C) .....	» Joaquín Cabezas Fresno.....	Fuente-Obejuna
5261	Dodge (C) .....	» Miguel Lama Borrallo.....	Doña Mencía
5262	Vauxhall .....	» Nicolás del Rey Padilla.....	Córdoba
5263	Renault.....	» Miguel Moreno Ferre.....	Córdoba
5264	Renault.....	» Herminio Fernández Ruiz.....	Córdoba
5265	Federal (C).....	» Antonio Calero Delgado.....	Villaviciosa
5266	Citroen .....	» Amador Naz Román.....	Córdoba
5267	Chevrolet (C).....	» José Polo León.....	Córdoba
5268	Chevrolet (C).....	» Francisco Ginés Luque.....	Iznájar
5269	Chevrolet (C).....	La Harinera de El Carpio, S. A.....	El Carpio
5270	Opel.....	Don Francisco Jiménez Arjona.....	Aguilar de la Frontera
5271	Renault.....	» Francisco Riobóo Alvear.....	Córdoba
5272	Bedford (C).....	» José Estrada Orellana.....	Lucena
5273	Ford (C).....	» Antonio Alvarez Villalba.....	Fernán-Núñez
5274	Fiat... ..	» José María Belda y Méndez de San Julián.....	Cabra
5275	Opel.....	» Antonio Castell Pedrajas.....	Hinojosa del Duque
5276	Blitz (C).....	» Manuel Plá Serrano.....	Hinojosa del Duque
5277	Dodge (C).....	» Juan Ballesteros Calero.....	Pozoblanco
5278	Renault.....	Comandancia de la Guardia Civil de.....	Córdoba

En total, se han matriculado 25 vehículos, correspondientes a las siguientes marcas: Chevrolet, 7; Renault, 4; Dodge, 3; Citroen, 2; Federal, 2; Opel, 2; y 1 a cada una de las marcas, Ford, Vauxhall, Bedford, Fiat y Blitz.

**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 Agosto de 1934**

Del número 6.072 al 6 049

Don Antonio Abad Aguilar, vecino de Peñarroya-Pueblonuevo; don Rafael Sánchez-Pastor García, de Belmez; don Juan M. Páez León de Palma del Río; don Santiago Layda Fradua, de Montilla; don Juan García Melendo, de Pedro Abad; don Damián Jorge Aragón, de Baena; don Antonio Suárez Luna, de Lucena; don don Saturnino A. Arévalo Pineda; de Córdoba; don Manuel Gordón Leña, de Cabra; don Angel Martínez Suárez, de Córdoba; don Angel J. Ocaña Megía, de Córdoba; don Miguel López García, de Córdoba; don José Pérez Carrasco, El Porvenir (Fuente-Obejuna); don Julio Muñoz García, de Villaralto; don Rafael

Yuste Roldán, de Córdoba; don Antonio Jesús de Vargas Fernández de Córdoba, de Madrid; don Francisco Gavilán Fernández, de El Carpio; don Jacinto Barrera Navas, de Hinojosa del Duque; don Zoilo Cabello Delgado, de Puente-Genil; don Juan Llamas Moreno, de Montilla; don Román Llorente Barro, de Córdoba; don Francisco Nevado López, de Córdoba y don Gervasio M. Soto Mansilla, de Cabeza del Buey (Badajoz).

**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 Agosto 1934**

Número 1.069

Don Francisco Rodríguez y Rodríguez, vecino de Córdoba.

## 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 BOLAS

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 1/2 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.

## 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.*

## 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.

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.*

---

# 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**

# El Progreso Agrícola y Pecuario

Revista que se publica en Madrid cuatro veces al mes

Precio de suscripción: 20 ptas. al año

Delegado para la provincia de Córdoba:

**FRANCISCO QUESADA**

MORERIA, NUMERO 14, PRINCIPAL

**Consultorio gratis para los suscriptores de «El Progreso Agrícola y Pecuario»**

*Análisis de tierras, de abonos, de potasa, de estiércoles, de forrajes,  
de aguas, de vinos, de aceites, de orujos y de semillas*

*Servicios de ingeniería rural.—Topografía.—Construcción rural.—Hi-  
dráulica agrícola.—Valoración.—Industrias rurales.—Agronomía.—  
Mecánica agrícola.*

*Servicio de higiene y enfermedades del ganado.—Consultas y opera-  
ciones quirúrgicas.—Inoculaciones.*

*Servicios jurídicos, Administrativos y fiscales.—Asuntos administrativos.  
Cuestiones ferroviarias.—Legislación social y agrícola.—Asuntos ofi-  
ciales y tributarios.—Contencioso-administrativo.—Cuestiones jurídicas.*