

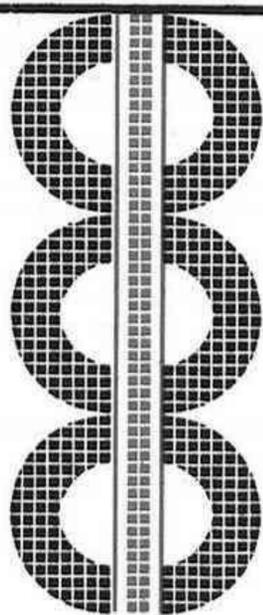


CÓRDOBA AUTOMOVILISTA

Libro 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 ordina-
rios, adquirir el Libro Especial de Trans-
portes de Mercancías y Efectos. - - -

INFORMARÁN EN ESTAS OFICINAS

Morería, 14, pral.

◆ Teléfono 1000

◆ CORDOBA

Córdoba Automovilista Club

HORAS DE OFICINAS: De 9 a 1 y de 3 a 8

Morería, 14, pral. - Teléfono 1000 - Córdoba

LA VASCO NAVARRA

COMPañIA ANONIMA DE SEGUROS

Domicilio social: Pamplona

Seguros de accidentes del trabajo, pólizas especiales para los agricultores.

Responsabilidad civil para automóviles, coches, carros, motos, etc.

Seguros individuales de accidentes personales.

SEGUROS DE INCENDIOS Y DE COSECHAS.

INSPECCIÓN GENERAL DE ANDALUCÍA

VALERIANO MORENO

Conde de Gondomar, 1 - Teléfono 1762 - CORDOBA

Delegado en la provincia: ENRIQUE MERINO MURO

CORDOBA AUTOMOVILISTA

Año XIII

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. 239

Oficinas: Morería, 14, pral.

DIRECTOR: FRANCISCO QUESADA

TELÉFONO NÚM. 1000

1.º DE JULIO DE 1935

CONTRA UNA DISPOSICION PERTURBADORA

DEBE DE SUSPENDERSE LA VIGENCIA DEL CODIGO DE CIRCULACION

Pocas disposiciones legales han sido tan desafortunadas como el Código de la Circulación promulgado por decreto de 25 de Septiembre de 1934.

En cuanto fué promulgado en la «Gaceta» surgieron las más acerbas protestas contra dicho texto legal, formuladas por los comerciantes en automóviles propietarios y conductores de los mismos, asistidos, todos ellos de la máxima razón, ya que el tal Código es un engendro absurdo que no debe de perdurar.

Es suficiente leerlo con algún detenimiento para percatarse de que es inadecuado para cumplir con acierto la finalidad con que fué redactado.

Empieza en la parte primera de su capítulo primero con una serie de definiciones, que más que tales son verdaderas perogrulladas, y continúa en los capítulos siguientes, hasta el octavo, inclusive, dictando normas para regular la

circulación, anticuadas, reproducción de las que contenía el Reglamento anterior, sin recoger las provechosas enseñanzas de los Congresos de Tráfico celebrados recientemente en Roma y Londres, ni las conclusiones de la Conferencia Internacional de esta misma índole reunida el año pasado en Ginebra.

Para nuestro legislador no hubo otra guía ni precedente que la rutina, puesto que no prestó atención alguna a las modernas orientaciones reguladoras del tráfico y circulación, tanto urbana como interurbana, que debieran haberle servido de guión al redactar el referido Código.

En el capítulo décimo (artículos del 155 al 166), al pretender regular la circulación de vehículos automóviles en pruebas y en transportes, fueron tales los desdichados requisitos que exigía el Código de que venimos ocupándonos, sin finalidad práctica alguna, que se imposibilitaba la industria y el comercio de automóviles

de tal manera, que el propio legislador, ante la magnitud de las protestas y el peso de los argumentos expuestos por los interesados, no tuvo más remedio que suspender la vigencia de algunos de dichos artículos.

En su capítulo diez y seis, al regular los permisos de conducción y ampliar el marco de los conductores que deberán proveerse del permiso de primera clase, exigiendo para poder obtenerlo reunir una serie de condiciones físicas y psicotécnicas, que sólo pueden concurrir en seres fisiológicamente privilegiados, más otras pruebas técnicas y mecánicas impropias para la obtención de un simple permiso para la conducción de vehículos de tracción mecánica; ha condenado a la miseria y al paro forzoso a una serie de chófers, buenos conductores, que a pesar de ello no han podido sufrir los rigores de semejantes pruebas de aptitud, completamente absurdas.

Y no hablemos del capítulo diez y siete, que se ocupa de las infracciones, denuncias y multas sobre la circulación, en el que eleva a la categoría de principio inconcuso el que las Jefaturas de Obras públicas resuelvan los expedientes motivados por las denuncias y los recursos de alzada sean resueltos por la Dirección General de Caminos, con lo que el Código de la Circulación establece como legal que las Jefaturas de Obras públicas en las cuestiones de denuncias y multas sean a la vez juez y parte, lo cual está reñido con los principios más elementales de la justicia y de la ética.

Los recursos contra las denuncias y multas deberían interponerse ante las autoridades judiciales y ser resueltos por estas, estableciéndose un procedimiento semejante al estatuido por el Estatuto Municipal contra las multas impuestas por los Ayuntamientos.

El Gobierno ante el clamor en contra pro-

A una riqueza que, cual la del AUTOMOVIL, tributa anualmente por QUINIENTOS MILLONES de pesetas, no la puede someter a un trato vejatorio.

ducido por el Código de la Circulación, entre todos los elementos afectados por el mismo, abrió una información pública referente a dicho texto legal, a la que han concurrido innumerables entidades, tanto patronales como obreras. Ello ha servido para patetizar que el tantas veces citado Código cuenta con la hostilidad de todos aquellos ciudadanos a quienes debe de obligar.

La información pública ha sido un verdadero plebiscito en contra del Código de Circulación, luego obrando democráticamente deben de recogerse las aspiraciones reflejadas en los escritos de las entidades informantes y como primera medida, decretarse la suspensión de la vigencia de dicho cuerpo legal, ya que supone una injusticia incalificable, perdurar en el error después de conocido, manteniendo en vigor una disposición legislativa que el referendum popular de una información pública ha señalado como nociva, perjudicial y perturbadora para los intereses que debe regular.

JOSÉ MANZANARES BARÓ
 Presidente de la Federación Industrial
 de Auto-Transportes de Cataluña.

La industria del automóvil prospera en Inglaterra y Alemania

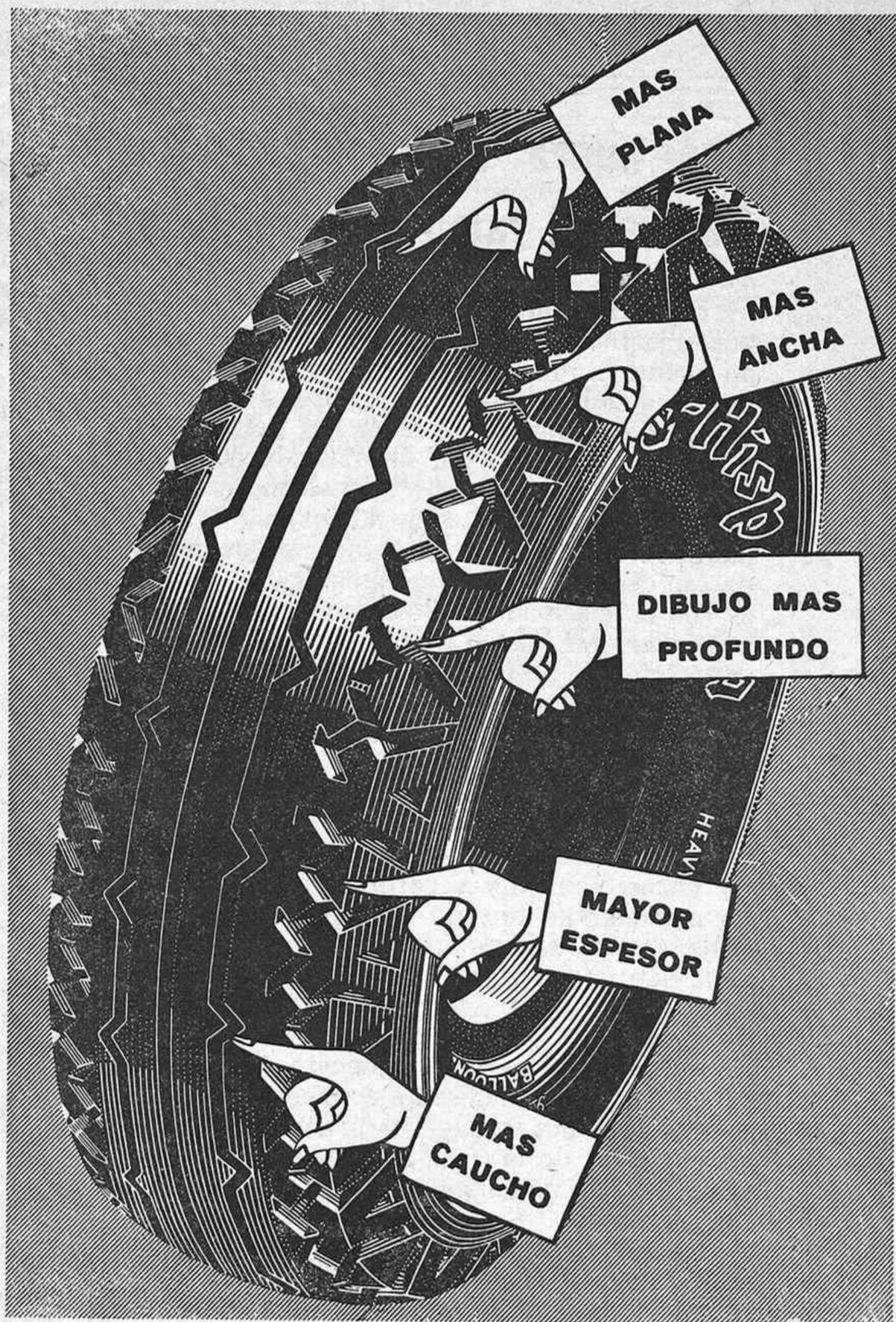
La industria del automóvil en ambas naciones ha batido todos los «records» en el año 1934. La producción inglesa en el ejercicio 1933-1934 ha alcanzado la cifra de 346.230 vehículos contra 280.526 el año anterior. (En Francia la situación ha sido inversa). Otro tanto ha ocurrido en Alemania. El número de nuevos automovilistas en esta última nación creció enormemente.

El transporte mecánico por carreteras ha pujado con derecho a los tres grandes factores que constituyen AGRICULTURA, INDUSTRIA y COMERCIO



*La Marca
de Calidad*

MAS KILOMETROS POR PESETA



Firestone - Hispania S. A.

Fábrica y Oficinas Centrales en BASAURI - Apartado 406 - Teléfonos 17827-28-29 - BILBAO

SUCURSALES:

MADRID. General Pardiñas, 50. Teléfonos 60800-60809
BARCELONA. Claris, 92. Teléfonos 80123-24
SEVILLA. San Pablo, 35-41. Teléfono 26332
VALENCIA. Colón, 15. Teléfono 10567
CORUÑA. Juana de Vega, 56-60. Teléfono 2940

DEPOSITO:

MURCIA. Plaza Belluga, 3. Teléfono 1123

| | |
|--|--------|
| FIRESTONE - HISPANIA. S. A. | |
| Apartado 406 | BILBAO |
| Sírvese remitirme gratis su folleto EL CUIDADO DE LOS NEUMATICOS | |
| Nombre | |
| Dirección | |
| Población | |

Una nueva aplicación de la ciencia al ramo automovilista

Es muy natural que, siendo cada vez mayor el incremento que está tomando en el mundo entero el ramo del automóvil, sea también mayor el número de los hombres de ciencia que dedican todas o parte de sus actividades a alguna aplicación del mismo. Muchos por necesidad, bastantes por conveniencias y algunos por curiosidad, deben constituir un número verdaderamente fantástico las personas que se dedican al estudio del automóvil y todo lo con él relacionado. No es de extrañar que, continuamente, estén apareciendo un sinfín de novedades y perfeccionamientos encaminados tanto a la perfección de los vehículos como a la seguridad y comodidad de sus usufructuarios.

Muchos, es verdad, suelen ser, o parecer, fantasías o elucubraciones de ciertos temperamentos propicios que, ante la perspectiva de un encumbramiento a corto plazo, no dudan un momento en lanzarlo al mercado sin antes haber hecho un estudio profundo y concienzudo que le ofreciera ciertas garantías de utilidad y aceptación; otras, que de momento se las puede calificar de fantasías, pueden ser la iniciación de un perfeccionamiento que, al pasar el tiempo y modificado convenientemente, es adoptado por la mayoría de coches. En los otros ramos de la ciencia ¡cuántas locuras de antaño fueron precursoras de bastantes adelantos modernos!

Estas divagaciones que se nos han ocurrido pensando en el tema que vamos a tratar, constante no son en manera alguna crítica del mismo, y aunque suponemos que el sistema y aparato empleados no estarán todavía lo suficientemente perfeccionados para que los pueda comprender y manejar cualquier profano, no será difícil que en el transcurso de poco tiempo podamos disponer a priori de algunos elementos de juicio tan interesantes para la adquisición de un automóvil, como son: la fatiga que nos pueda proporcionar cada modelo de las diferentes marcas que existen, el coche que le va mejor a cada temperamento y tiempo máximo que cada persona puede conducir seguido un coche determinado, sin que le produzca un cansancio excesivo, favorable para el accidente.

Un psicólogo de fama mundial, Dr. Andreu H. Ryan, que viene ocupándose, en Chicago, desde hace muchos años, del estudio de la fatiga que sienten los trabajadores industriales

en sus diferentes oficios, ha aplicado todos sus conocimientos adquiridos en los años dedicados a esta clase de estudios, a la investigación de las causas y efectos de la fatiga que sufren los conductores de automóvil, llegando a conclusiones verdaderamente interesantes acerca de las características de los coches que más tienden a fatigar al conductor y de la naturaleza de las reacciones ante la fatiga que siente el organismo humano.

Para las primeras investigaciones se compraron coches nuevos, modelo 34, de diferentes marcas muy conocidas, y se utilizó un equipo de conductores elegidos, los cuales efectuaban diariamente unos cuantos cientos de kilómetros por carreteras estudiadas detalladamente de antemano.

Minuciosos reconocimientos de los conductores, a la salida y llegada de las excursiones, que comprendían todo lo referente a fatiga visual, reacción vascular, estado nervioso, muscular, etc., etc., facilitaban los datos diarios necesarios para las comparaciones entre los correspondientes a las diferentes clases de vehículos que conducían. Un sistema conveniente de aparatos, registra gráficamente estos reconocimientos.

Como complemento al análisis anterior, van montados en cada vehículo otros aparatos, también registradores, los cuales van marcando un sinfín de detalles, como son, por ejemplo: el número de pequeñas oscilaciones que han sido necesarias para mantener el coche en línea recta; las veces que han precisado girar el volante para cambiar de dirección; número de veces que el conductor cambia de posición en el asiento, etc., etc.; gráficos que indica, por su estudio, cómo y cuándo empieza el cansancio del conductor, su cambio de conducta a medida que aumenta el número de kilómetros, la impaciencia que siente por las posturas que se hacen incómodas, etc., etc.

Del examen de todas estas investigaciones se han sacado consecuencias muy notables, siendo una de las principales la de que existe una gran diferencia en la fatiga que produce el conducir los diferentes modelos de coches.

La red nacional de carreteras abarca 87.000 kilómetros; el ferrocarril solamente 15.000. Esta deficiencia del rail la está supliendo el AUTOMOVIL.

¿Por qué las cubiertas balón son el equipo que lógicamente corresponde a los camiones modernos?

La tendencia moderna en los vehículos a motor son: altas velocidades siempre que no causen perjuicio al vehículo ni a la carga, puntualidad en el servicio, seguridad completa y economía en las operaciones. Los neumáticos se usan en vehículos a motor de todas clases, porque amortiguan los golpes, protegen la carga y el camión, proporcionan la máxima tracción, son antideslizantes y porque reúnen las

características necesarias a su larga duración; cuanto mayor es la rapidez que se exige de los vehículos, tanto mayor es la necesidad de reducir las presiones. Por eso los camiones deben equiparse con cubiertas balón con preferencia a las de alta presión, que eran las más usuadas hacen pocos años.

Ha pasado ya el periodo de desarrollo de las cubiertas balón; actualmente están tan perfeccionadas que trabaja mejor que los de alta presión, aparte de que por todos conceptos resultan aquellas más económicas.

I.—Conveniencia de los neumáticos balón desde el punto de vista de resultado en los camiones.—Las presiones que ahora se recomiendan para los neumáticos balón son una tercera parte, por término medio, más bajas que



Velocidad

No tema en su motor los calentones: acelere sin miedo..... pero utilice

BAKOIL

LUBRIFICANTE MUNDIAL

CENTRAL PARA ESPAÑA
MURCIA
AVARADOS 76 TELEFONO 2131.

Delegación para Córdoba y su provincia: **Fernando Colón, 19**

en las de alta presión, lo cual hace que las primeras amortigüen con más facilidad las irregularidades del camino. El resultado práctico de esto es que un camión puede trabajar a velocidades mayores sin perjuicio para el mecanismo y también sin deterioro de la carga cuando la naturaleza de ésta es frágil. Probablemente, la ventaja principal que se deriva de usar neumáticos balón en toda clase de servicios, es que los camiones y autobuses pueden trabajar a una velocidad media superior. No tienen que acortar la marcha cuando el camino está en malas condiciones y son tan seguras, que cualquier vehículo puede aumentar su capacidad diaria de trabajo.

En las poblaciones, una buena parte del pavimento está en malas condiciones, con baches y desigualdades que necesitan reparaciones, etcétera. En estos casos los neumáticos balón protegen tanto al vehículo como a la carga, y esto es, naturalmente, una ventaja que bien vale la pena, hasta cuando los camiones trabajan a marcha lenta. En los trabajos que se realizan en las afueras de las poblaciones, los neumáticos balón contribuyen a la mayor rapidez en las entregas de mercancías, porque los camiones pueden conducirse a velocidades superiores. En el transporte interior de las pobla-

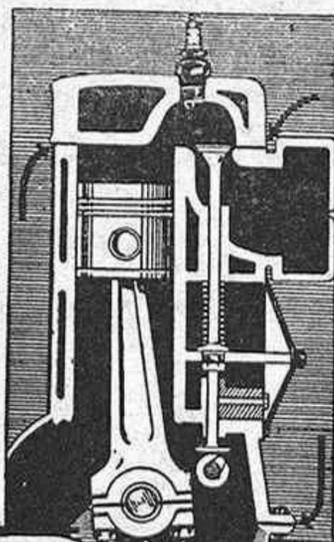
ciones, en que la velocidad supone una economía de tiempo y de dinero, los neumáticos balón permiten una velocidad media más alta sin perjuicio para el vehículo y las cubiertas.

En muchas clases de transportes es necesario que los camiones hagan el viaje de retorno en vacío, y los neumáticos balón contribuyen entonces de un modo definitivo a conseguir un rodaje seguro. Las cubiertas de alta presión, especialmente cuando van a altas velocidades, hacen saltar al camión de manera muy perjudicial. La mayor área de contacto de los neumáticos balón añadido a la mayor facilidad con que éstos se amoldan a las irregularidades del suelo, proporcionan una mayor seguridad y dominio al frenar y al arrancar. Cuando el suelo es muy blando los neumáticos balón no se hunden porque sus dimensiones son más grandes y mayor su volumen.

En el servicio de remolques, los neumáticos balón tienden a aumentar las velocidades, pues cuando un vehículo es muy ligero, se producen, merced a la presión baja, menos movimientos y oscilaciones.

II.—Aspectos económicos de los neumáticos balón comparados con los de alta presión.—De un modo general, la carga transportada por «libra neumática» es la misma para

PERDIDA DE COMPRESION DEL MOTOR
PERDIDA DE FUERZA



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

L'HERMETIC

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

ambas cubiertas. También la carga transportada por peseta es prácticamente la misma. Por consiguiente, de cualquier modo en que el neumático balón pueda superar al de alta presión en duración y servicio, es una ventaja a su favor.

En las cubiertas balón es característico que su sección sea mayor con paredes más estrechas y con más goma en la banda de rodamiento. Esto se traduce en dos ventajas; primera, las paredes más estrechas y la sección más alta contribuyen a una mayor duración, desde el punto de vista de flexibilidad de las capas; es decir, que es positivamente más difícil que ocurran fallos prematuros a causa de la flexión. Segunda, los neumáticos balón, en condiciones iguales, no se calientan tanto como los de alta presión.

En los neumáticos para camión, uno de los problemas más difíciles de resolver ha sido la eliminación de la flexión excesiva. Los fallos producidos por esto son muy molestos, porque tienen su origen en el interior, en donde no es posible verlos, tomando proporciones serias sin que se dé uno cuenta, hasta que finalmente las cubiertas revientan de tal modo que se destruyen sin posibilidad de repararlas. Se ha podido perfeccionar el neumático de tipo balón para resistir esta forma de fallo, con mayor efectividad que en los neumáticos de alta presión.

Los efectos del calor, que antes mencionamos, son especialmente importantes en los neumáticos que se usan en camiones. Todas las cubiertas de camión son mucho más gruesas que las de turismo, y cuando trabajan a altas velocidades en carreras largas, tienden a producir calor con mucha mayor rapidez que el viento puede disiparlo; como la conductibilidad del caucho y de las cuerdas es muy baja, los efectos de la refrigeración son muy lentos. Cualquier combinación de caucho y lona que caliente a un grado muy alto, es susceptible de serios deterioros y de un debilitamiento de la goma y del algodón de las cuerdas.

Esto significa que los neumáticos que trabajan a una temperatura normal están más libres de posibilidades de reventones y de otras clases de fallos de las capas; asimismo, a menor calor, menor posibilidad de separación de la banda de rodamiento del cuerpo de la cubierta. La amplia sección de la cubierta balón proporciona menor intensidad de la presión en la banda de rodamiento; esta menor intensidad es otro factor que contribuye a evitar el peligro de despegue.

Otra ventaja importante del menor grado de calor que producen los neumáticos balón, es la de preservar la cámara de aire. La goma de las cámaras pierde su consistencia cuando

No son un **GASTO** sino una **INVERSION**

porque las nuevas
Champion
aprovechan y ahorran
el combustible

BUJIAS
Champion



Este aislador
de nueva forma
produce
MEJOR MARCHA
EN EL MOTOR

se la somete a altas temperaturas prolongadas.

Y otro efecto importante es el hecho de que, en los casos de neumáticos gemelos, la mayor deflación de las cubiertas balón hace que la carga esté mejor equilibrada entre las dos cubiertas.

Cuando se hacen altas velocidades sostenidas, ocurre, a veces el fallo que se denomina «rotura por golpe». Esto sucede de cuando el camión pasa sobre un obstáculo o bache del camino, recibiendo un fuerte golpe que perfora todas las capas. Sin embargo, se ha comprobado que este tipo de rotura ocurre a veces en caminos que están en buenas condiciones, debido probablemente, a los rebotes que sufre el chasis al pasar por las irregularidades del pavimento. Estas roturas ocurrirán en neumáticos de alta presión, solamente a velocidades medias y generalmente, se admite que la frecuencia de estos fallos es proporcional a la presión de aire.

Desde el punto de vista de economía del vehículo, el mayor acogimiento que proporciona una presión inferior de aire, evita el desgaste y la cristalización de las partes, además la disminución de la vibración protege la carga.

En los caminos que están en malas condi-

ciones, se economiza gasolina porque el camión rueda sobre el pavimento más fácilmente sin dar botes. Cuando se trabaja a altas velocidades en caminos malos no hay tanta tendencia a que las ruedas balón se separen del suelo, con la consiguiente economía en gasolina y en desgaste.

Resumiendo puede decirse que los neumáticos balón sin son Firestone-Hispania cuestan menos por kilómetro, o sea que siguen nuestro lema de siempre: Más kilómetros por peseta, pues reducen los gastos de conservación de los vehículos, y disminuyen las averías de las cargas frágiles. Los neumáticos balón Firestone-Hispania tienen en sí mayor kilometraje porque en definitiva tienen más goma en la banda de rodamiento. Además de esto, la intensidad de la presión de la banda contra la superficie del suelo es más baja, lo cual, naturalmente, implica un desgaste menos pronunciado de la goma. Nuestros neumáticos balón, al no tener más que las dos terceras partes de presión de los neumáticos de alta presión, someten sus cuerdas a una menor tensión, y esto, combinado con su sección más amplia resulta en un menor grado de flexión, y hace que el cuerpo de una cubierta bien equilibrada exponga al desgaste un gran sector de la banda de rodamiento.

FIRESTONIANO

TALLERES TIPOGRAFICOS
LA IBERICA

Antonio Carmona Contreras

Duque de Hornachuelos, 12 dup.

Teléfono 1754 CORDOBA

Nuevos pozos de petróleo en Alemania

En los sondeos efectuados en la región noroeste de Oberg por las sociedades Ebag y Itag se ha obtenido aceite mineral que contienen una gran proporción de esencia.

| | |
|--|--------------------|
| <i>La contribución industrial tributa por.....</i> | <i>197.000.000</i> |
| <i>La riqueza rústica y pecuaria > ></i> | <i>234.890.320</i> |
| <i>La riqueza urbana > ></i> | <i>185.244.050</i> |
| <i>La riqueza AUTOMOVILISTA > ></i> | <i>500.000.000</i> |

¡Y TODAVIA SE PIENSA EN SUBIR EL PRECIO DE LA GASOLINA!

Continúa la transformación del agua de mar en gasolina

No hace muchos meses que una gran parte de la prensa mundial recogía la noticia de que un súbdito francés, no sólo había conseguido obtener gasolina empleando como primera materia el agua de mar, o solamente salada, sino que, además, se comprometía, una vez hechas las pruebas demostrativas, a ceder su secreto al primero que le abonara la cantidad de 2.000 millones de francos. Con este secreto era posible la transformación anterior a un precio no superior a 0,03 francos el litro. (Suponemos que en este precio estarían incluidos, además de los gastos de fabricación, los de amortización e intereses correspondientes al capital invertido.)

Entre las informaciones más explícitas que han aparecido en la prensa, está la del gran diario francés «Le Matin», el cual explica a grandes rasgos el proceso de fabricación. En síntesis se efectúa del modo siguiente:

Agua de mar o simplemente salada que, después de convenientemente filtrada, es introducida en un horno eléctrico que contiene un catalizador, de donde sale atravesando un segundo filtro, ya transformada en gasolina.

No ha sido este señor el único que ha conseguido la transformación tan deseada por la generalidad de las naciones. Entre otros, Josep Roldán, de nacionalidad checa, ha descubierto también un procedimiento para obtener, a bajo precio, un carburante bastante aceptable, partiendo, como el francés, del agua de mar.

Como es natural, tampoco quiere ceder su secreto como no sea a cambio de un puñado de monedas, de cuya cuantía no tenemos noticias.

Pero, ¿qué importa la cuantía? ¿Qué supone pedir 2.000, 3.000, 5.000... ni 50.000 millones de francos por semejante secreto? Por grande que parezca la cifra resultará, en realidad, una mezquindad comparada con el beneficio que pudiera reportar.

¡¡Concesión de fuente inagotable a domicilio, y cuya explotación es de un gasto tan re-

ducido que permite obtener un producto de tan enorme consumo y necesidad mundial a un precio diez o más veces menor al actual!!

La preocupación de la generalidad de las naciones por la obtención de un combustible nacional es, a más de reducir las fantásticas cifras de capitales exportados, como pago de los petróleos que se ven obligadas a importar, por el problema que supone la carencia de estas esencias en los casos de conflictos armados. El no disponer de elementos propios trae consigo la paralización de su aviación, de sus elementos rápidos de transporte, tan necesarios en estos casos, de su industrias, comercio, etc.

Un carburante universal al precio de 0,03 francos el litro, haría desaparecer estos peligros y proporcionaría una intensificación verdaderamente inusitada en el ramo del automóvil y, como consecuencia, el abaratamiento de toda clase de transportes por agua, mar y tierra de las subsistencias y demás artículos cuyos precios elevados son debidos, principalmente, a los transportes; todo lo cual se traduciría en un abaratamiento de la vida y en un aumento de trabajo que, a su vez, proporcionaría una mayor capacidad de compra y, por tanto, necesidad de mayor producción; disminución progresiva del paro obrero a medida que este ciclo económico fuese mejorando, y con trabajo y vida barata se conseguiría, poco a poco, que renaciera la tranquilidad en los espíritus, satisfacción y concordia tan ansiados en el mundo entero.

¿Gasolina del agua de mar o salada? No dudamos se pueda extraer, o más bien puedan servir sus elementos para, unidos a otros, formar la gasolina u otro carburante. Lo que ya sí nos parece un poco más problemático es que en horno eléctrico se pueda obtener en cantidad. En un misterioso horno eléctrico será posible la unión del carbono con el hidrógeno y su «polimerización», constituyendo un hidrocarburo apropiado para el funcionamiento de un motor de explosión; pero todas estas reacciones se verifican con un gran consumo de energía y en cantidades muy reducidas.

¿Qué se pueda obtener? En estas condiciones no lo dudamos; pero que introduciendo un

chorro de agua más o menos salada en un horno eléctrico, dentro del cual se encierra un misterio, salga por otra tubería un chorro de gasolina o combustible (nos es el hidro-carburo que sea), francamente... lo dudamos un poco.

Lea Vd. diariamente

A B C

Corresponsal en Córdoba:

FRANCISCO QUESADA

EL VINO TRANSFORMADO EN CARBURANTE

INVENTO DE UN JOVEN CATALAN

Hace cosa de dos meses que los telegramas daban cuenta, con su obligado laconismo, que el joven catalán J. Joana Sebastián, residente en el sur de Francia, había descubierto, según él, una fórmula química que le permitía transformar el vino en carburante para los motores, sin necesidad de recurrir a la destilación.

Este invento parecía ser más teórico que práctico, y los entendidos en esta materia acogieron la nueva con excepticismo. Pero ahora, según parece, la práctica ha confirmado las esperanzas del inventor catalán, el cual, hace pocos días en el Mas Bellimes de Canet, cerca de Perpiñán, hizo unos experimentos en presencia de varias personas, entre las cuales se encontraban el alcalde de Canet, M. Gabriel y el de Saint Marie la Mer, M. Pagnon. El inventor llenó el carburador de un automóvil Peugeot 9 HP., y el depósito de un motor indus-

trial, con vino preparado según su fórmula, y los dos motores funcionaron normalmente.

Contestando a preguntas que le fueron hechas, el joven invento catalán hizo las siguientes manifestaciones:

«El carburante que he encontrado, el cual he experimentado en motores corrientes sin ninguna clase de preparación, tiene las mismas propiedades que la esencia ordinaria, de la cual únicamente se diferencia en el olor y en el resultado de la carburación; esto puede apreciarse fácilmente haciendo quemar a la vez esencia y vino en dos recipientes distintos, y se comprueba que la esencia al tocarla se seca en las manos y el vino preparado no tiene propiedad.

Cuando se conozca mi descubrimiento la gente quedará sorprendida. Es, como el huevo de Colón, sencillísimo, pero era necesario encontrarlo. Es por esto que el precio del vino preparado será muy bajo. Mi descubrimiento será una revolución de la producción de fuerza motriz y al mismo tiempo resolverá la crisis que atraviesa actualmente la viticultura».

El joven inventor J. Joana nació el 12 de febrero de 1911 en Campany (provincia de Girona), y vive actualmente con sus padres, cerca de Canet Village (Francia). Trabaja como mecánico de una gran empresa y habla de su descubrimiento lleno de optimismo y de confianza. Convendría que los que pueden, estudiaran el invento de este joven, a fin de ver el partido que a provecho de la producción vitícola podría sacarse de él.

JULIAN DE CABO

MEDICO ESPECIALISTA

DIABETES NUTRICION

Plaza San Juan, 2-A — Teléfono 1704

— CORDOBA —

Lea Vd. CORDOBA AUTOMOVILISTA

Para el ministro de Obras públicas

Los trágicos pasos a nivel

La Federación de Propietarios de Camiones de España nos remite, con ruego de publicación, la siguiente nota:

«Esta Sociedad ha tomado el acuerdo de adherirse a la protesta publicada recientemente por la Asociación General de Transportes por Vía Férrea, por la ineficacia de cuantas medidas gubernativas se han tomado hasta hoy para evitar las frecuentes tragedias que ocurren en los pasos a nivel.

Según datos oficiales, en los primeros nueve meses del año pasado los accidentes en pasos a nivel pasaron del centenar, causando la muerte a cuarenta y seis personas, algunas de las cuales eran extranjeros que visitaban España en viaje turístico.

Se dictó entonces la orden de que se estableciese guardería personal en todos los pasos a nivel, a pesar de lo cual, tan sólo en el transcurso del mes de enero último han ocurrido quince accidentes, con varios muertos y heridos, quedando patente la inutilidad de las barreras y de las guarderías permanentes.

Al formalizar nuestra protesta en el Ministerio de Obras Públicas se nos informa que una importante Empresa nacional se propone, y así se lo ha ofrecido al señor ministro del ramo, suprimir todos los pasos a nivel en absoluto, mediante la construcción de puentes y subterráneos, y habiendo ideado un ingenioso medio económico de que pueda realizarse dicha obra sin desembolso alguno por parte del Estado ni de las Compañías de Ferrocarriles.

Ignoramos el procedimiento; pero sea cual sea, nos place elevar al ministro nuestro ruego de que se preocupe seriamente de que, en efecto, lleguemos a la rápida supresión de los trágicos pasos a nivel; así, supresión absoluta por medio de puentes, o de túneles, o desvíos, o subterráneos, como sea; pero que se supriman en absoluto, pues todos los demás remedios ensaya los han demostrado su ineficacia casi total.»

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 Junio de 1935

Del número 6.303 al 6.325

Don Pedro Guarnido Muñoz, vecino de Córdoba; don Pedro González del Rey, de Pozoblanco; don Alfredo Reguillo Briones, de Infantes (Ciudad-Real); don Bartolomé Márquez García, de Pozoblanco; don Francisco Girón Rodríguez, de Bujalance; don Fernando Orellana Jiménez, de Montoro; don José García de la Puerta, de Montilla; don Rafael Cáceres Valdés, de Herrera (Sevilla); don Luis Alba Aparicio, de Rute; don Manuel Cano Tena, de Peñarroya-Pueblonuevo; don Antonio Ortega Romero, de Baena; don Francisco Carmona Romero, de Córdoba; don Rafael Córdoba Romero, de Córdoba; don Ramón Maldonado Estéban, de Córdoba; don Francisco Hinojosa Villodres, de Córdoba; don Antonio Guillén Llorrente, de Córdoba; don Francisco Bustos Molina, de Antequera (Málaga); don Juan J. Ruiz Vera, de Encinas Reales; don Juan Jiménez Gavilán, de Córdoba; don Ricardo de la Fuente Arjona, de Córdoba; don Manuel Groba Rodríguez, de Córdoba; don Valentín Vegas Ruiz, de Córdoba y don Rafael Roldán Ortiz, de Córdoba.

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

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 Junio 1935

Del número 1.094 al 1.098

Don Rafael Granados Jiménez, vecino de Córdoba; don Domingo Hidalgo Jurado, de Córdoba; don Manuel Muñoz López, de Córdoba; don Manuel Losano Laguna, de Fernán-Núñez y don Pedro Cordón Trujillo, de Rute.

CORDOBA AUTOMOVILISTA

Relación de los vehículos de tracción mecánica matriculados en la provincia de Córdoba durante el mes de Junio de 1935

| Núm. | MARCA | NOMBRE Y APELLIDOS DEL PROPIETARIO | DOMICILIO |
|-------------|--------------------|---|-----------------------|
| 5538 | Ford..... | Don Toribio de Prado Padillo..... | Baena |
| 5539 | Buick..... | » Guillermo de Prado Eguílaz..... | Idem |
| 5540 | Ford..... | » Pedro Santaella Ariza..... | Idem |
| 5541 | Ford (C)..... | » Juan Crespo Afán..... | Montabán |
| 5542 | Opel..... | » Antonio Urbano Mármol..... | Castro del Río |
| 5543 | Ford (C)..... | » Manuel López Rincón..... | Villa del Río |
| 5544 | Pontiac..... | » Cristóbal Cañete de San Estéban... | Córdoba |
| 5545 | Studebaker..... | » Ramón Cortiñas Riego..... | Montoro |
| 5546 | Idem..... | » Lucas Gabriel García y García..... | Córdoba |
| 5547 | G. M. C. (O)..... | » Jaquín Cabezas Fresno..... | Fuente-Obejuna |
| 5548 | Ford..... | » Luis Serrano Solís..... | Posadas |
| 5549 | Fiat..... | » Federico Algarra Ramírez..... | Córdoba |
| 5550 | Dodge (C)..... | » Joaquín Patiño Mesa..... | Idem |
| 5551 | Ford (C)..... | » Francisco Robledo Roldán..... | Puente-Genil |
| 5552 | Idem..... | » José López Ramos..... | Jauja (Lucena) |
| 5553 | Dodge (C)..... | » Francisco Campos Roldán..... | Doña Mencía |
| 5554 | Chevrolet (C)..... | » Antonio Velasco Cejas..... | Puente-Genil |
| 5555 | Ford..... | » Francisco Muñoz Flores..... | Cañete de las Torres |
| 5556 | Fiat..... | » José Alcalá Santaella..... | Baena |
| 5557 | Ford..... | S. E. de C. Electro-Mecánicas..... | Córdoba |
| 5558 | Idem..... | Idem..... | Idem |
| 5559 | Ford (C)..... | Don José La Ruda Yuste..... | Idem |
| 5560 | Idem..... | » Luis Márquez Requena..... | Montilla |
| 5561 | Chevrolet (C)..... | » Rafael Moñiz Cecilla..... | Cabra |
| 5562 | Ford (C)..... | » Juan B. Marín Alcántara..... | Montemayor |
| 5563 | Opel..... | » Francisco Calero Ruiz..... | Baena |
| 5564 | idem..... | » Valeriano Pérez Jiménez..... | Rute |
| 5565 | Ford..... | » Manuel Cano Soria..... | Peñarroya-Pueblonuevo |
| 5566 | Chevrolet (C)..... | » Francisco del Pino García..... | La Victoria |
| 5567 | Ford (C)..... | » Manuel González Rivas..... | Arjona (Jaén) |
| 5568 | Ford..... | » Diego Medina Garijo..... | Madrid |
| 5569 | Fiat..... | » Rafael Maté García..... | Córdoba |
| 5570 | Chevrolet..... | » Félix Martínez Rodríguez..... | Idem |
| 5571 | Ford (C)..... | » Miguel Velasco Sánchez..... | Puente-Genil |
| 5572 | Fiat..... | » Benito Grande Barrera..... | Córdoba |

En total, se han matriculado 35 vehículos, correspondientes a las siguientes marcas: Ford, 17; Fiat, 4; Chevrolet, 4; Opel, 3; Studebaker, 2; Dodge, 2 y 1 a cada una de las marcas, Pontiac, Buick y G. M. C.

LEA VD. "CORDOBA AUTOMOVILISTA"

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, Aguilár 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

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.*