

230



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

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. 230

Oficinas: Morería, 14, pral.

DIRECTOR: FRANCISCO QUESADA

TELÉFONO NÚM. 1000

1.º DE OCTUBRE DE 1934

OTRA VUELTA A LOS CAMINOS

Debo a los capataces y peones camineros de toda España un acuse de recibo de la infinidad de felicitaciones y gratitudes que he recibido, con motivo de mi artículo «Caminos y camineros». Ello indica, más que al acierto de mi pluma, la oportunidad de la demanda, aunque la vida del periodismo nos dé la convicción de que nuestra influencia es siempre difusa, nunca fulminante. El periodista crea, a fuerza de insistencia, estado de opinión; pero es difícil que su voz llegue a las altas esferas, que es donde se resuelven los pleitos de Gobierno. Es, sin embargo, en mi un deber, reincidir en la defensa de los hombres en cuyas manos pone el Estado los caminos España. Guardias civiles y camineros: he aquí las dos grandes instituciones españolas, a las que fiamos la seguridad de nuestros viajes. Ambas cumplen su misión de un modo perfecto. quizá porque las dos son un modelo de una disciplina individualista. Camina la Guardia civil en parejas, más cada uno por un lado de la carretera, afinando la guardia en la soledad. Trabaja el caminero

solo, aislado, sin una vigilancia inmediata, y su trabajo rinde mucho más que si lo realizarse en cuadrila, y es, precisamente, porque siente la única responsabilidad que es capaz de sentir el español. La de su individualidad, rindiéndose cuentas a sí misma.

Quizá el problema fundamental de España sea dejar limpios y sin baches los caminos. Nuestros estadistas, aun más veces que con una nave, han comparado la máquina del Estado, con un carro. Hay que desatascar el carro, y los obstáculos que han hallado nuestros gobernantes, han sido siempre obstáculos de camino, barrizales, roderas profundas, zanjas y baches. Esto quiere decir que en la política hemos tenido magníficos ingenieros de caminos, trazadores de grandes rutas y aun proyectadores arriesgados de cornisas, túneles, trincheras y viaductos; pero nos han fallado camineros; es decir conservadores de estos caminos.

No ocurre esto, afortunadamente, con los caminos reales y verdaderos, con el camino real. De las pocas cosas que marchan bien en

España son los caminos, y es curioso observar cómo un Cuerpo subalterno, los últimos eslabones de la cadena administrativa de Obras públicas, Cuerpo amenazados de extinguirse, muestra con el Estado una disciplina, una fidelidad y un esfuerzo, que pueden servir de ejemplo a los demás organismos públicos. El caminero ha encontrado su personalidad mejor que la mayoría de los funcionarios, y así realiza su servicio, aun seguro de que no ha de corresponder la recompensa al esfuerzo.

Y bien, cabe preguntar. ¿Si el Cuerpo de Capataces y Peones camineros no se organiza, no se le retribuye y no se le asegura de las contingencias de que hoy aparecen asegurados todos los trabajadores?, ¿es que piensa substituírsele? ¡Qué aventurado improvisar un servicio, ya probadamente atendido! Todo Estado bien organizado debe respetar la Historia. Y el Cuerpo de Camineros tiene ya su historia, pe-

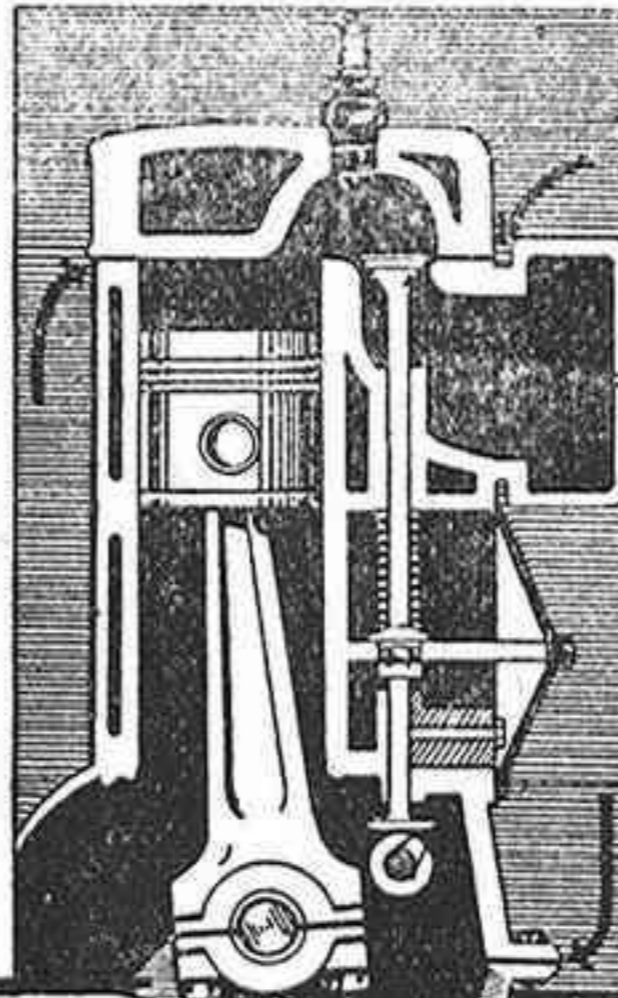
gada, a todas las revueltas, a todas las pendientes, a todos los llanos, a todos los puestos, a todos los paisajes españoles... Tan de prisa pasan ahora los coches, que no pueden dar los buenos días al peón, con sus azada o con su pala en la cuneta...

El Estado no puede rehuir la organización y defensa de los organismos que le son ineludibles en sus funciones públicas. Y hay que confesarlo con tristeza, el Estado español tiene en un abandono lamentable a sus proletarios. Los políticos, en sus propagandas, hablan de los jornales de hambre. ¿Y contar que ha pasado un ministro socialista por el Ministerio de Obras públicas.

Hoy sería un gran momento para acometer la reforma. Para elevar la eficacia del servicio y retribuirle. Ya no creamos cosas buenas, defendemos las ya creadas.

(De «A B C»).

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

De la colegiación obligatoria de los transportistas en general

BASE

Para asegurar lo más eficazmente posible la cooperación del transporte mecánico de mercancías por carreteras en las diversas finalidades que persigue la administración pública y en el cumplimiento de los objetivos de la coordinación de los mismos, se establecerá la Sindicación obligatoria de este ramo de transportes, creándose Asociaciones o Cámaras regionales (donde la región esté reconocida por el Estado) o provinciales en otro caso, cuyas atribuciones, aparte las demás que pueda concederles el oportuno Reglamento que se dicte será fundamentalmente las siguientes:

a) Llevar el registro de todos los vehículos dedicados al transportes de mercancías dentro de las respectivas región o provincia características de los mismos, nombre de sus propietarios, domicilios, seguros que tenga firmados, tanto por responsabilidad civil como por accidentes de trabajo, y autorización que les haya sido concedida, con expresión de su fecha y si es para transportes propios o ajenos, y en el primer caso, la clase de transportes que sea.

También se hará constar el número e importe de las contribuciones e impuestos de que esté dado de alta el vehículo.

b) Cursar todas las altas y bajas de los vehículos que deben matricularse o ser retirados del servicio, abriendo para cada alta el expediente donde se hará constar las circunstancias y características que se detallan en el apartado anterior.

c) Vigilar que cada asociado se abtenga a los términos de las respectivas autorizaciones, así como el que circulen vehículos con números o documentación falsas.

En tales casos, la Asociación o Cámara ven-

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

drá obligada a dar cuenta de los mismos a la administración pública, para que a ellos puedan aplicarse la correspondiente sanción.

Las facultades concedidas en estos tres apartados se entenderán que lo son sin merma de las del Estado o Región, quienes tendrán íntegra la libertad de organizar por su parte estos servicios de Registro e Inspección, en la forma que tengan por conveniente.

d) Facilitar al Estado en caso de Guerra o alteración de Orden Público, los vehículos que en concepto de requisa fueren necesarios para tan primordiales atenciones.

e) Impulsar la creación de mutualidades de seguros para garantizar a los asociados los riesgos de responsabilidad civil, accidentes del trabajo, y daños por requisa de vehículos, así como la de Bolsa de trabajo, Cajas de Ahorros, y cooperativas para reparación de coches y compra de accesorios.

f) Facultarles además para que con la consiguiente autorización de los Organismos de Obras Públicas, que cuidan de la conservación de las carreteras, puedan instalar en ellas postes telefónicos y refugios de urgente asistencia médica-quirúrgica, para que de una vez desaparezca esta sensación de soledad que dan hoy muchas de las carreteras españolas.

Para los fines en los apartados e) y f) podrán las Asociaciones o Cámaras federarse entre ellas.

Hay que propagar la colegiación y abogar por su establecimiento para todo el transporte mecánico en general (Taxis, Camiones y Omnibus).

Lea Vd. diariamente

ABC

Corresponsal en Córdoba:

FRANCISCO QUESADA

EL AIRE NUESTRO DE CADA DIA...

DRAMA EN UN ACTO Y EN PROSA
MAS O MENOS VIL

(La escena representa un magnífico autobús en plena marcha en un caliginoso y agobiador mediodía agosteño y en el corazoncito de Castilla. El firme especial, cede en su firmeza a los requerimientos de Papá Febo, mientras Mamá Tierra despide de sus entrañas un denso vaho a pan caliente. Al levantarse el telón se oye sólo el ruido del motor en marcha, ruido que lentamente irá amortiguándose para dejar oír a los «personajes»).

SR. RADIADOR.—¡Mi abuela, la de Detroit, y qué calor! ¡Qué barbaridad! ¡No puedo ni respirar! Y luego esta marcha... vamos, que estoy que me ahogo. Hasta ahora no me daba cuenta, pues iba distraído contemplando las convulsiones de los bacilos que contenía el agua que me echaron en la última parada, pero ahora, que ya tengo el agua químicamente pura... vamos, que de seguir esto así mucho tiempo, revío como un triquitraque.

UNA BIELA.—Pues si usted se queja, no sé que haremos nosotras. Porque habrá de saber usted que llevamos ya bastante tiempo con ¡un litro! menos de aceite. Esto es una tomadura de pelo y como nosotras somos unas bielas de muy buena familia y no nos dejamos tomar el pelo por nadie; estamos dispuestas, no digo a fundirnos, ¡a pulverizarnos!, para ver si otra vez aprenden a respetarnos. ¡Pues hombre!...

SRA. CARROCERIA.—Hijas mías, por favor, sed más razonables. No hagáis eso por lo que más queráis. Compadeceos de esta pobre vieja que va aquí a la intemperie aguantando este solazo con el único alivo que el que la proporciona el aire de la marcha, gracias a vuestro pobre pero honrado trabajo. Dejad que...

UN NEUMATICO.—¡El demonio de la vieja! Aún se queja y es la que mejor va. ¿Qué diría si fuera como nosotros?

OTRO NEUMATICO.—¡La verdad es que lo que nos pasa a nosotros ..

LAS BUJIAS.—Pues, ¿qué os pasa a vosotros? ¡Vamos a ver!

SR. FRENO.—Hace tiempo que vengo notando en estos individuos que se hacen los remolones al ejercer yo mi funciones y eso no lo puedo tolerar, pues luego todo son apretarme a mi las tuercas creyendo que la culpa es mía cuando todo se debe a estos gznápiros.

LAS SRTAS. BALLESTAS.—Pues bien simpáticos que son. Gracias a su galantería hemos podido sestear un ratito en aquel trozo tan picado que hemos pasado hace poco. Además, esta hermanita parece que tontea algo con aquel «Reforzado» de la derecha, tan buen mozo. Todas nos alegramos mucho pues como ella es la maestra...

LA MAESTRA ALUDIDA.—¡Ay, Dios mío, qué vergüenza! Pero si yo... Diga usted que no, señor Neumático.

EL NEUMATICO.—¡Calla tonta! ¿Pero tú qué te has creído?... ¡Estaría bueno! Pues si que tengo yo un humor para toriterías.

LA MAESTRA.—¡Antipático! ¡Grosero! A una dama, y maestra por añadidura, se le deben más consideraciones. ¡Mal educado!

EL NEUMATICO.—Señora, ¡no me haga usted reír! Qué maestra ni qué narices: ¡aunque hubiera usted aprobado los cursillos!

SR. ACELERADOR.—Vamos, vamos no discutir, A ver si puede saberse lo que motiva las quejas de éstos (*por los neumáticos*). Os advierto que por parte estoy de acuerdo con mi colega de la oposición, el señor Freno, y creo que sois bastante holgazanes.

EL NEUMATICO.—Nada de eso. Lo que pedimos es la igualdad de trato. Que todos los operarios de este motor disfrutemos de las mismas consideraciones. Esta mañana habéis visto al chofer atiborrar a éste de gasolina (*por el depósito*), a éste (*por el carter del aceite*), relamer gustosamente las últimas gotas después de ponerle el nivel correctamente, y a éste, en fin (*por el radiador*), producir un goloso glú glú con el agua que pródigamente le echaban hasta que ya no podía más. Y a nosotros ¿qué?... Lo único que ha hecho ha sido colocarse enfrente de nosotros, mirarnos un poco con la cabeza ladeada y dar a este compañero una patada que si me la da a mí, palabra, que le muerdo la bota.

UNA BUJIA —¡Caray que bruto!

EL NEUMATICO.—Señora, ¡que le frian a usted un... cilindro! Pero no os dáis cuenta de que nosotros no somos los encargados de soportar el peso del vehículo, sino que esto debe hacerlo el aire, y que, por lo tanto, nuestra misión se reduce a contener este aire lo mejor que podamos. ¡Ah! Si supiérais la ansiedad con que vemos venir hacia nosotros las piedras, los salientes railes de los pasos a nivel, los amenazadores bordillos de las aceras... Todos estos obstáculos, simples y sin peligro para nosotros yendo bien inflados, son espantosos en las condiciones en que ahora nos hallamos. Careciendo de la energía vital que para nosotros es el aire, estos obstáculos nos hacen chocar contra la llanta que, por dureza, muerde nuestras lonas, produciéndonos de momento lesiones insignificantes, pero horribles al abandonarse. Nosotros hemos sido fabricados por industriales expertos, escrupulosos y honrados, que solamente han empleado en nuestros organismos materiales de calidad superior; debíamos durar años y no lo que así duramos. Ya me véis a mí, apenas llevo hechos 12.000 kilómetros y tengo el cuerpo con más cicatrices y costurones que un caballo viejo de pica.

EL SR. FRENO.—Bueno, todo esto está muy bien, pero, ¡vive Dios!, ¿por qué no frenáis cuando yo os lo ordeno?

EL NEUMATICO.—¿Y con qué hemos de agarrarnos al suelo, si por haber rodado casi toda nuestra vida con falta de aire, ya no tenemos apenas banda de rodamiento? ¡Ah, si nosotros fuésemos como el Radiador! Ese, en cuanto le falta agua, se pone frenético y echando humo, y por eso le respetan. En todas partes hay magníficos compresores, el aire es gratis: ¡pedimos que se nos cuide! ¿No es provechoso a nuestro dueño ese pequeño cuidado que exigimos? Juzgad vosotros mismos. Con el aire escaso, ni se nos saca nuestra máxima utilidad, ni podemos colaborar mucho tiempo con el freno, ni ofrecemos elementos de seguridad ni de comodidad en algún viaje. ¡Ah, si pudiéramos nosotros hacernos oír! Aquí tenéis un compañero (*por el neumático de la izquierda*), que de un momento a otro debe morir, pues tiene una grave

lesión en un costado y es un caso perdido. Difícilmente puede hablar, pero si queréis intentaré ponerme en comunicación con él.

LAS DEMAS PARTES DEL MOTOR.—Sí, sí. ¡Haz el favor, a ver qué dices!

LA SRA. CARROCERIA.—Dile a ver si puede aguantar por lo menos hasta aquella sombra.

EL NEUMATICO.—(*Tras vanos intentos de reanimar a su agonizante compañero*). ¡Es inútil! ¡Está agonizando! Veré si la cámara... Señorita, haga usted el favor... ¿Qué pasa por ahí?... Estamos muy alarmados.

LA SRTA. CAMARA.—(*Asomando por un boquete del neumático*). Caballeros... esto es mi ruina... Me voy a quedar hecha unos zorros... Ya no puedo aguantar más, esto se acaba... ¡Mi madre, qué boquete! ¡Esto no hay quien lo recauchute! Adiós, camaradas... Decid a mis compañeras que no dediquen a sus hijas a nuestro destino, que procuren dedicarlas a fajas... aunque vayan a caer en manos de una señora de ciento cincuenta kilos... porque esto... ¡ay!... esto se acaba...

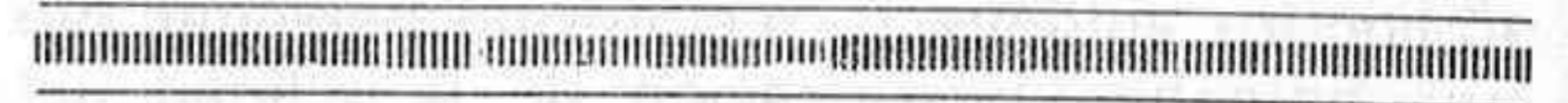
(En efecto, al poco rato y en medio del respetuoso silencio de los demás, se oye un estallido no muy fuerte, pues poca era la cantidad de aire que contenía el difunto, y a continuación el profano lenguaje del encargado de sustituir a la víctima).

EL CHOFER.—Si ya te decía que nunca me había gustado esta marca de gomas... Más cuenta nos hubiese tenido usar FIRESTONE HISPANIA...

EPILOGO

Días más tarde, la cubierta fallecida era presentada al fabricante en reclamación. En su maltrecho esqueleto se notaban palpables las señales que habían determinado su rotura, y al evidenciarlas así les técnicos, una indignada voz de hombre decía:

—Lo de siempre; que si falta de aire, que si el exceso de carga...



LEA VD.

CORDOBA AUTOMOVILISTA

Mil quinientos kilómetros en automóvil por once pesetas

Ha llamado vivamente la atención el recién estrenado «raid» automovilístico Roma-Budapest que Mario Ferraguti ha realizado a bordo de un Balilla—el minúsculo automóvil italiano—, accionado con gases de carbón vegetal. Los resultados técnicos y económicos del mismo han sido favorablemente comentados, y no ha faltado quien haya hecho notar el espléndido porvenir abierto a la tracción automóvil a base de combustibles vegetales.

La distancia que media entre ambas capitales ha sido recorrida en dos etapas, con un promedio de 38 kilómetros por hora, y aunque a primera vista parezca exiguo, no lo es. Hay que tener en cuenta que el recorrido es sobremodo duro, sea por las cuestas (hay que atravesar Apeninos y Alpes), sea por el mal tiempo que hacía la sazón; la niebla intensa que en la Val Padana, en los Apeninos y en Hungría ha asaltado al solitario en algunos puntos, era tan intensa que el automóvil debía reducir su velocidad a 15 kilómetros por hora; añádase, además, los 200 kilogramos de carbón necesarios para cubrir el viaje sin necesidad de aprovisionamiento (cuando normalmente se lleva el carbón suficiente para unos 300 kilómetros alrededor de 30 kilogramos). El gasto de combustible ha sido de 18 liras, amén de algún litro de bencina, que en el nuevo sistema es empleada para poner en marcha el coche. Dieciocho liras bien poco es; compárese con las trescientas que en bencina gastaría el mismo coche para cubrir igual distancia o con las setecientos treinta y cinco que hay que pagar por un billete de primera clase de Roma a Budapest.

Los experimentos de autotracción con combustible vegetal no datan de hoy ni son escasos: en Francia prestan servicio, con éxito, algunos millares de camiones militares, en España el ingeniero de montes Bernad había aplicado el gasógeno a un ómnibus y sé que el ministerio de Fomento asistió a las pruebas, elogiando repetidamente al constructor; recientemente en Berlín se ha hecho algún experimento con los autobuses, y el mismo Ferraguti dió una palpable demostración de la utilidad del nuevo sistema al correr en las «Mil Millas» con un seis cilindros de turismo equipado con gasógeno, a la velocidad media de 64 por hora, superando en gran parte del recorrido los 94 kilómetros por hora. Mas la última prueba de Ferraguti—cuyo nombre está ligado estrechamen-

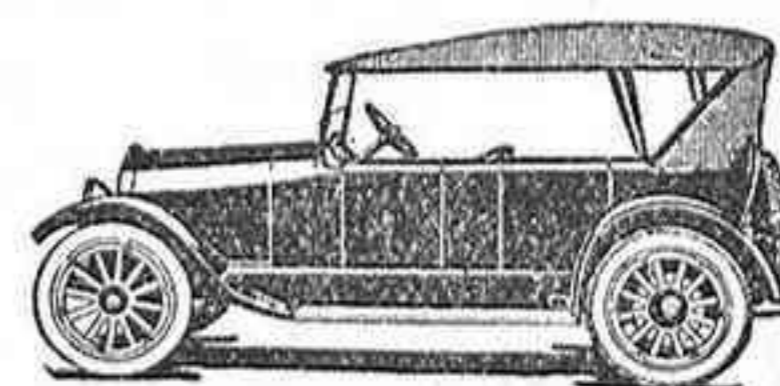
te a la victoria del Grahola de hoy—trataba de demostrar, y ha demostrado por completo, la utilización del carbón vegetal en el campo turístico y ciudadano, que no sólo requiere una garantía de velocidad, sino también de estética y de economía. A las cifras alegadas hay que añadir, para ver hasta qué punto se ha logrado una y otra, la desaparición del gasógeno, que afea los modelos hasta ayer construídos y que en el coche de Ferraguti ha sido escondido en un baúl trasero, así como la de los filtros que han sido dispuestos debajo del estribo; entre el coche en cuestión y otro de la misma marca y modelo no hay más diferencia aparente que el tubo que une filtros y motor visible al destapar éste.

A las innegables ventajas expuestas (la mayor de las cuales es hacer diez veces menor el gasto de combustible) hay que añadir la trascendencia que la generalización del gasógeno puede tener en países desprovistos de carburantes minerales, como Italia. Carbón mineral y petróleo son dos fuertes tributos que esos países han de pagar continuamente al extranjero, tributo que en caso de guerra, en caso de bloqueo, puede originar la parálisis del tráfico. En el «raid» Roma-Budapest se ha consumido carbón de encina para poder transportar la totalidad del combustible necesario para el mismo, mas el aparato ha sido ideado para consumir errajes, residuos vegetales de las industrias agrícolas, mazorcas de maíz, sarmientos y demás materias de deshecho que eran hasta ahora abandonadas a los pobres rastrojeros y su aplicación revestirá gran importancia en los centros rurales, que podrán así producir por sí mismo y rápidamente cuanto necesiten.

Mientras la electrificación de los ferrocarriles italianos ha librado al país, casi por completo, de la servidumbre del carbón de piedra (dígalo el puerto de Génova, que no descarga una tonelada de las 240.000 que actualmente llegaban con destino a los ferrocarriles italianos), el consumo en gran escala del combustible vegetal, dotando de gasógeno a los automóviles, está llamado a redimir el otro gran tributo al extranjero: el petróleo.

MASOLIVER

(De «La Vanguardia».)



Los Transportes por Carreteras y las Compañías de Ferrocarriles

Desde el comienzo de la pasada Asamblea de Coodinación preveíamos los lamentables resultados que había de tener para nuestra industria y por ello la Federación Industrial de Auto-Transportes de Cataluña, solicitó y obtuvo un puesto para representar al servicio libre en el ramo de transporte de mercancías.

Gracias a ello se votó con entusiasmo la colegiación obligatoria del transporte mecánico por carreteras según la base XXII del dictamen presentado al Gobierno pero en cuanto al ramo de mercancías.

Esta determinación parcial ha producido natural y general disgusto y al darse conocimiento a la Sociedad Madrileña de Taxis, han solicitado del Excmo. Sr. Presidente del Consejo de Ministros un puesto, con voz y voto para que represente y defienda en la Comisión de Coordinación al transporte libre del alquiler en general y procure de manera eficaz e inmediata la «sindicación obligatoria» de todo el transporte mecánico.

La difícil situación económica porque atraviesan las Compañías de ferrocarriles las lleva a poner toda clase de obstáculos a la prosperidad de nuestra industria.

Así cuando a fuerza de súplicas hemos conseguido que se restrablezcan las guarderías en los pasos a nivel, que tanta víctima y tanto perjuicio han causado, las compañías pretendían que los gastos fueran suplidos por ellos, por el Estado y por los transportista. Esta es su norma agobiarnos con tributos para que disminuya o sucumba nuestra industria.

Afortunadamente las estadísticas mundiales acusan el gran desarrollo del transporte que defendemos.

El transporte por carretera en general y par-

ticularmente en España es bueno y barato y como supone un bien público lejos de ponersele obstáculos se les debe favorecer como con clarividencia procura el Excmo. Sr. Ministro de Obras Públicas.

Hemos de oponernos con todas nuestras fuerzas al secreto designio de establecer EXCLUSIVAS en el ramo de mercancías, que anida en el ánimo de las compañías de ferrocarriles. Las exclusivas encarecen y malean los servicios con perjuicio de muchos y beneficios para unos cuantos.

En España existe una Asociación de transportistas en cada provincia y en algunas Capitales hasta seis.

Creemos llegada la hora de que unidos hagamos prosperar democráticamente el limpio derecho de los más contra el conocido y arcaico egoísmo de los menos.

Así es que repetimos es llegada la ocasión de que nos despojemos de todo cuanto pudiera ser obstáculo para unirnos estrechamente en nuestras Organizaciones provinciales y a la par constituyamos el supremo organismo nacional donde recibiremos el fruto de nuestra ardua labor.

Por la Cámara Provincial de Transportes.
El Presidente, *A. Cordero*.

Badajoz 27 de Septiembre de 1934.

EL NUEVO CÓDIGO DE LA CIRCULACION

Por Decreto de 25 de Septiembre último, publicado en la «Gaceta» del día 26, se ha aprobado el nuevo Código de la Circulación, que contiene reglas a que deberá sujetarse el tránsito de peatones, vehículos y semovientes por las vías públicas de España.

Dicho Código ha empezado a regir el día 19 de Octubre actual.

Lea Vd. CORDOBA AUTOMOVILISTA

Atravesando América en automóvil

El italiano Antonio Marzo relata en esta forma su último viaje en autobús a través de los Estados Unidos:

«Se avecinaban las fiestas de Navidad y quería pasarlas en la patria, pero el 8 de diciembre me encontraba aún en California, en los Angeles, y el 15 salía de Nueva York el «Conte di Savola». El tiempo apremiaba.

Descontado el viaje en aeroplano, por no ser la estación favorable al vuelo, y abandonada la idea de hacer el viaje en el coche propio por resultar demasiado fatigoso, dado el poco tiempo disponible, sólo quedaba el ferrocarril.

Pero... aunque los trenes americanos están provistos de todas las comodidades imaginables, es molesto utilizarlos en un tan largo recorrido, pues los coches completamente metálicos resultan ruidosísimo a altas velocidades y además el humo espeso de las chimeneas bajas de las locomotoras los envuelven como un velo continuo, sin que sea posible por esto abrir una sola ventanilla...

Deambulando por Los Angeles en busca de solución satisfactoria al problema, tropecé con un cartel de una Compañía de autobuses invitando al público a utilizar su servicio regular de Los Angeles a Chicago; cerca de 4.500 kilómetros, en setenta y dos horas.

Interesado por la aventura, me presenté en el garage de la Compañía y examiné aquel pullman de carretera construido totalmente en duraluminiun y compuesto de dos pisos, divididos cada uno en cinco departamentos, tres en el superior y dos en el inferior, cada uno de los cuales lleva cinco asientos-camas (tres individuales y uno doble). En total 25 pasajeros, más dos conductores que alenan en el momento (teniendo su cabina especial para dormir el que no está de servicio), y un criado negro para el servicio.

Los departamentos son comodísimos, durante el día formados por dos largos divanes, cuyos respaldos se levantan para formar durante la noche las camas superiores. Los lechos son

cómodos, provistos de colchones de aire, ventilación por aire caliente y frío, luces graduables, etc.

En los extremos del autobús están instalados dos cuartos de aseo, uno de ellos con ducha; al lado del conductor hay un amplio espacio para equipajes.

El motor es a gasolina, un seis cilindros de 180 cv., colocado al través detrás de las ruedas posteriores sobre unas correderas que permiten fácilmente sacarlo al exterior para su limpieza y reparación.

Esta colocación presenta la ventaja de evitar a los pasajeros todo ruido y vibración del motor, que durante el sueño, especialmente, resulta poco agradable.

El depósito de bencina tiene capacidad para 680 litros, lo que permite marchas de 12-14 horas sin necesidad de abastecimiento.

Estos coches, de 37.000 dólares de coste, han sido construidos especialmente para este servicio, Pacífico-Chicago, que se ha inaugurado hace solamente tres meses (septiembre de 1933).

Decidido, pues, a hacer la prueba, ocupé el único asiento disponible, al precio de la tercera parte del pasaje ferroviario.

La partida se verificó a las 18'30 del 9 de diciembre, atravesando la ruta de las montañas Rocosas hacia Salt Lake Cite, sin humo, ni molestias y con plena comodidad.

Comprende el programa del viaje tres días y tres noches, parando para las horas de la comida, pues el desayuno y el te de las cinco son servidos a bordo del carruaje.

Los ratos del almuerzo y comida se destinan por el criado negro al arreglo del vehículo y preparación de las camas.

El 10 por la mañana nos detuvimos en el albergue del señor George, en las montañas de Utah, después de haber atravesado el Estado de Nevada, y a las 19 nos deteníamos en Salt Lake City, la célebre ciudad de los mormones, después de una etapa de 1.400 kilómetros.

El 11 cruzamos las montañas de Wyoming y su capital, Cheyenne, situada a 1.900 metros sobre el nivel del mar, haciendo nuestra comi-

da en North Platte, en Nebraska, final de la segunda etapa de 1.500 kilómetros.

El almuerzo del día siguiente lo verificamos en Des Moines, capital del Estado Iowa, cruzando el Missisipi y atrevesando Davenport, Rock Island e Illinois, terminando la etapa de 1.550 kilómetros en Chicago, donde dormimos en el albergue de la Columbia nite coach Lines.

A la mañana siguiente repartimos, ya en otro coche, sin camas, a pesar de tener que efectuar aún una travesía de treinta horas, a lo largo del lago Michigan, cruzando Toledo (Ohio) y Cleveland (Pensilvania), algo retrasados por una tempestad que puso a prueba la pericia del conductor, entrando en Nueva-York por el Holland Tunnel, bajo el Hudson, después de recorrer una nueva etapa de 1.550 kilómetros del total de 6.000, a cerca de 100 kilómetros por hora sin accidente de ninguna clase.

TALLERES TIPOGRAFICOS
LA IBERICA

Antonio Carmona Contreras

Duque de Hornachuelos, 12 dup.

Teléfono 1754 CORDOBA

Se ha batido el "record" mundial de la hora

El «record» mundial de la hora, establecido en Montlhery por el inglés Eiston, quien cubrió 214.064 kilómetros, ha sido conquistado por el alemán Stuck Von Villiez, que ha cubierto en el mismo tiempo 217.110 kilómetros.

El nuevo «record» ha sido establecido en el Avus berlinés, donde el malogrado Czaikowski había establecido el que hace un mes batió Eisto.

Stuck Von Villiez ha mejorado al mismo tiempo el «record» de las cien millas y el de los doscientos kilómetros.

El coche de Von Villiez es de carreras, con motor en la parte trasera.

El XXVIII Salón Internacional del Automóvil

El 28 Salón Internacional del Automóvil se celebrará en el Grand Palais de París, del 4 al 17 de octubre, comprenderá los automóviles, vehículos industriales, ciclos, motocicletas, accesorios, piezas sueltas, etc.

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 Gran Bretaña aumentan los automóviles

Durante el año 1933 ha aumentado el número de automóviles en circulación en Gran Bretaña. Según una estadística publicada por la Automobile Association circulaban solamente 500,000 vehículos más que el año anterior y 1.000.000 más que el año 1928. Las cifras son el resultado de un censo del tráfico en cien lugares distintos de Gran Bretaña, en el mes de septiembre, durante las horas de mayor circulación.

La circulación de automóviles marca un aumento de 17 por 100 sobre el año 1932. El número de automóviles particulares ha aumentado un 19 por 100, el de vehículos automóviles pesados un 12 por 100 y motocicletas también un 12 por 100. En comparación con el año 1928, el tráfico ha aumentado un 42 por 100.

Beneficios de las fábricas Peugeot en Francia

La casa Peugeot ha efectuado en el ejercicio cerrado al 31 de octubre de 1933 una cifra de 600 millones de francos contra 490 millones en el ejercicio precedente. Los beneficios han pasado de 20.509 168 francos en 1931 y 1932 a 35.058.000 francos en 1932 y 1933.

EL CIRCUITO DE PESCARA

El Automóvil Club de Pescara ha modificado una parte de su circuito a fin de hacerlo menos peligroso para los pilotos y para el público.

Los italianos tienen el propósito de organizar sobre dicho circuito, además de la Copa Acerbo, una carrera de resistencia para coches de sport.

Una prueba de 24 horas, que por las condiciones del recorrido puede ser la ocasión de que quede batido el «record» de las 24 horas por carretera.

Lea Vd. CORDOBA AUTOMOVILISTA



ALAS

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 Septiembre 1934

Núm.	MARCA	NOMBRE Y APELLIDOS DEL PROPIETARIO	DOMICILIO
5279	D. K. W.....	Don Rafael Calvo de León Torrado.....	Palma del Río
5280	Dodge (C).....	» Miguel Rodríguez Gutiérrez.....	Villanueva de Córdoba
5281	G. M. C. (C).....	» Pedro Sánchez Castilla.....	Pozoblanco
5282	Pontiac.....	» Antonio Manzanarez Bonilla.....	Córdoba
5283	R. E. O. (C).....	» Martín Pozo Díaz.....	Cardeña
5284	Ford.....	» Antonio Sánchez Nieva.....	Córdoba
5285	Chevrolet (C).....	» Manuel Cerezo Sánchez.....	Montoro
5286	Studebaker.....	» Luis de la Iglesia Varo.....	Cabra
5287	Austín.....	» Angel Trujillo Priego.....	Córdoba
5288	Plymouth.....	» Bernabé Jiménez Roldán.....	Priego de Córdoba
5289	Ford.....	Diputación Provincial de.....	Córdoba
5290	Renault.....	Don Miguel A. Esteban.....	Idem
5291	Ford (C).....	» Germán Leal Martín.....	Hinojosa del Duque
5292	Vauxhall.....	» José Jiménez Alados.....	Córdoba
5293	Dodge (C).....	» Leoncio Carmona Jiménez.....	Idem
5294	Chevrolet (C).....	» Francisco Muñoz López.....	Lucena
5295	Plymouth.....	Instituto Provincial de Higiene de.....	Córdoba
5296	Blitz (C).....	Don Antonio Caballero Pizarro.....	Espiel
5297	Peugeot.....	» Miguel Sánchez Castro.....	Córdoba
5298	Chevrolet (C).....	» Enrique Ruiz Muñoz.....	El Viso
5299	International (C).....	» Alfonso Díaz Romero.....	Villanueva de Córdoba
5300	Chevrolet (C).....	» Antonio Castell Pedrajas.....	Hinojosa del Duque

En total, se han matriculado 22 vehículos, correspondientes a las siguientes marcas: Chevrolet, 4; Ford, 3; Dodge, 2; Plymouth, 2; y 1 a cada una de las marcas, D. K. W., G. M. C., Studebaker, Pontiac, R. E. O., Autín, Renault, Vauxhall, Blitz, Peugeot e International.

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 1934

Del número 6.095 al 6.119

Don Antonio Salazar Serrano, vecino de Fuente Tójar; don Manuel Liñán Cabrera, de Palma del Río; don Francisco Zurita Romero, de Bujalance; don Manuel Martín Pérez, de Ecija (Sevilla); don Antonio Prieto Arenas, de Pedro Abad; don Pablo Roldán Solís, de Herrera (Sevilal); don Pedro Moyano Martínez, de Cañete de las Torres; don Enrique Fernández Castillejo, de Córdoba; don José Jiménez Puig, de Lucena; don José Álvarez Carrasco, de Córdoba; don Antonio García Ruiz, de Palma del Río; don Bonifacio Gómez Cantero, de Castro del Río; don Luis de la Cruz Gómez, de Córdoba; don Antonio Sánchez de Nieva y Ruiz de Cortázar, de Córdoba; don Manuel Luna Montes, de Córdoba; don Francisco San-

cho Corbacho, de Sevilla; don Vicente Basabe Bujalance, de Córdoba; don Fidel Francisco Baldeón, de Madrid; don Joaquín Rodríguez Muñoz-Cobo, de Lopera (Jaén); don Antonio Ruiz de Castroviejo Cordón, de Lucena; don Miguel Fernández Guijo, de Córdoba; don Miguel Aguirre Maté, de Córdoba; don José Ruiz Gómez, de El Viso; don Francisco Ruiz Serrano, de Córdoba y don Antonio Sag Fingue, de San Sebastián de los Ballesteros.

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 1934

Números 1.070 y 1.071

Don Bartolomé Alonso Cerezo, vecino de Adamuz y don Juan José Jódar García, 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 máximas 25.000 ptas

Sucursales en España y Marruecos.

Corresponsales en las principales ciudades del mundo

EJECUCIÓN DE TODA CLASE DE OPERACIONES DE BANCA Y BOLSAS

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.

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.*