

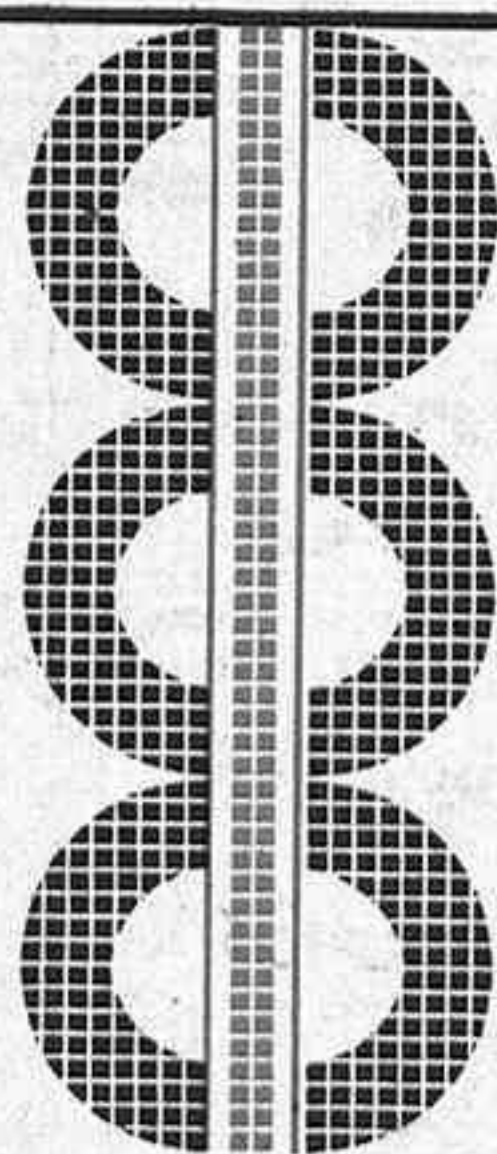


CÓRDOBA AUTOMOVILISTA

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 ordinarios, adquirir el Libro Especial de Transportes 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. 236

Oficinas: Morería, 14, pral.

DIRECTOR: FRANCISCO QUESADA

TELÉFONO NÚM. 1000

1.º DE ABRIL DE 1935

Ferrocarriles contra Autobuses

Hace cincuenta años nada más, el ferrocarril era el primero entre los medios de transporte, después de la diligencia, y, tras ella, el carro de mulas. Su primacía era indiscutible.

Pero los tiempos han cambiado y los términos se han invertido: ocupan el primer puesto aviones y dirigibles, después los automóviles ligeros, luego los autobuses, y tras ellos el ferrocarril, en último lugar.

Con política o sin ella, ésta es su situación real: ha pasado del primero al último puesto bruscamente, sin escalones intermedios.

Y no es esto lo peor, sino que sobre él se han acumulado intereses capitalistas, pasando de simple empresa comercial a un pequeño estado dentro de otro estado. Para no morir, en vez de mejorarse utiliza su enorme influencia, en contra de sus legítimos competidores, los autobuses, agobiándoles a impuestos.

El motor de explosión y, sobre todo, el llamado motor Diessel, que funciona con aceites pesados, no inflamables en frío, sin instalación eléctrica, ha convertido la máquina de vapor en inútil trasto.

Los neumáticos de goma, haciendo suave y elástica la marcha, ha hecho inútiles carriles, traviesas, agujas, etc. ¿Para qué carriles, si los lleva la rueda?

El carril, con sus traviesas, el terreno y la explanación, es caro y esclaviza el recorrido del tren, le obliga a ir siempre por los mismos parajes, como si la vitalidad de la tierra y los pueblos fuera siempre la misma en todas las épocas del año.

Automóviles y autobuses cambian de itinerario cuando les conviene, sin aumento de gastos.

La superioridad del motor de explosión es enorme: poquísimo peso, casi nada para transportar su propio peso; no consume en las paradas ni en las cuestas abajo; su puerta en marcha es inmediata, lo cual representa también economía, y su rendimiento mecánico el 82 por 100, cuando el de la locomotora no pasa del 14 por 100.

La superioridad es tan grande, que ya no se fabrican máquinas de vapor ni para la tierra ni para el mar: su derrota es completa, y sólo que-

dan las preagónicas locomotoras. Esta es precisamente la causa de la colosal crisis mundial del carbón, de la huelga de los mineros de Asturias, que sólo podrá resolverse destilando los carbones para obtener benzoles en sustitución de la gasolina, naftalina e infinidad de derivados, como la industria de los colorantes, etc.

Cuando se quiso aplicar el motor de vapor a la tracción, sustituyendo a la animal, fué necesario inventar el carril. Sin este artificio, ¿quién movía el mamotreto de vapor sobre una carretera?

Fijemos bien esta idea: el carril sólo fué un ardid mecánico, un artificio para poder utilizar el motor de vapor en la tracción terrestre, innecesario ahora, después de inventado el neumático, mucho más económico y flexible.

Si el ferrocarril se hunde irremisiblemente por haber pasado al último puesto, ¿por qué gravar tanto los autobuses, cuando en país tan escaso de vías férreas como España prestarían enormes servicios a nuestra economía, facilitando el intercambio de productos del centro al mar y del mar al centro, del campo a las ciudades y de éstas al campo?

Los autobuses, por su gran difusión y elasticidad, rendirían servicios mayores que el ferrocarril.

Las Empresas ferroviarias, cuando ganaban dinero, no se acordaron del Estado, ni repartieron sus beneficios con él. Si ahora pierden dinero, ¿qué obligación tiene el Estado de auxiliarles?

Una sola razón tendría validez si fuera el único medio de transporte rápido conocido; pero, no siéndolo, con el mismo derecho debían pedir auxilio al Estado los fabricantes de sombreros de paja, porque se ha puesto de moda no usarlos en verano, o los cerilleros, porque todo el mundo emplea encendedores.

¿Protegió el Estado a los dueños de carros y diligencias cuando se implantó el ferrocarril? Pues en carros, coches, diligencias, caballos,

mulas, bueyes, arreos, cuadras y posadas había invertidos muchos millones, tantos quizá como en los ferrocarriles, en proporción al tráfico, y se deba de comer a miles de hombres.

Por igual razón no debe el Estado gravar enormemente automóviles y autobuses en defensa del ferrocarril.

No se pueden poner barreras al progreso, ni es moral dificultarlo, porque se daña al país.

Almas sensibleras sacan a relucir el tema llorón de la pobre viuda que ha invertido sus ahorrillos en acciones u obligaciones ferroviarias.

LA TRANSMISION AUTOMATICA

La transmisión automática es cosa problemática por ahora, y la mayor parte de los fabricantes no la presentarán, por lo menos, hasta el año siguiente, por los gastos que significa su introducción, los mayores gastos de venta y un temor de que el público se resista a adoptarla. La rueda libre y los embragues automáticos, respectivamente, se verán en algunos coches y no en otros. El servofreno viene teniendo mayor y mayor aceptación. Tal vez se presente la regulación automática de la contramarcha.

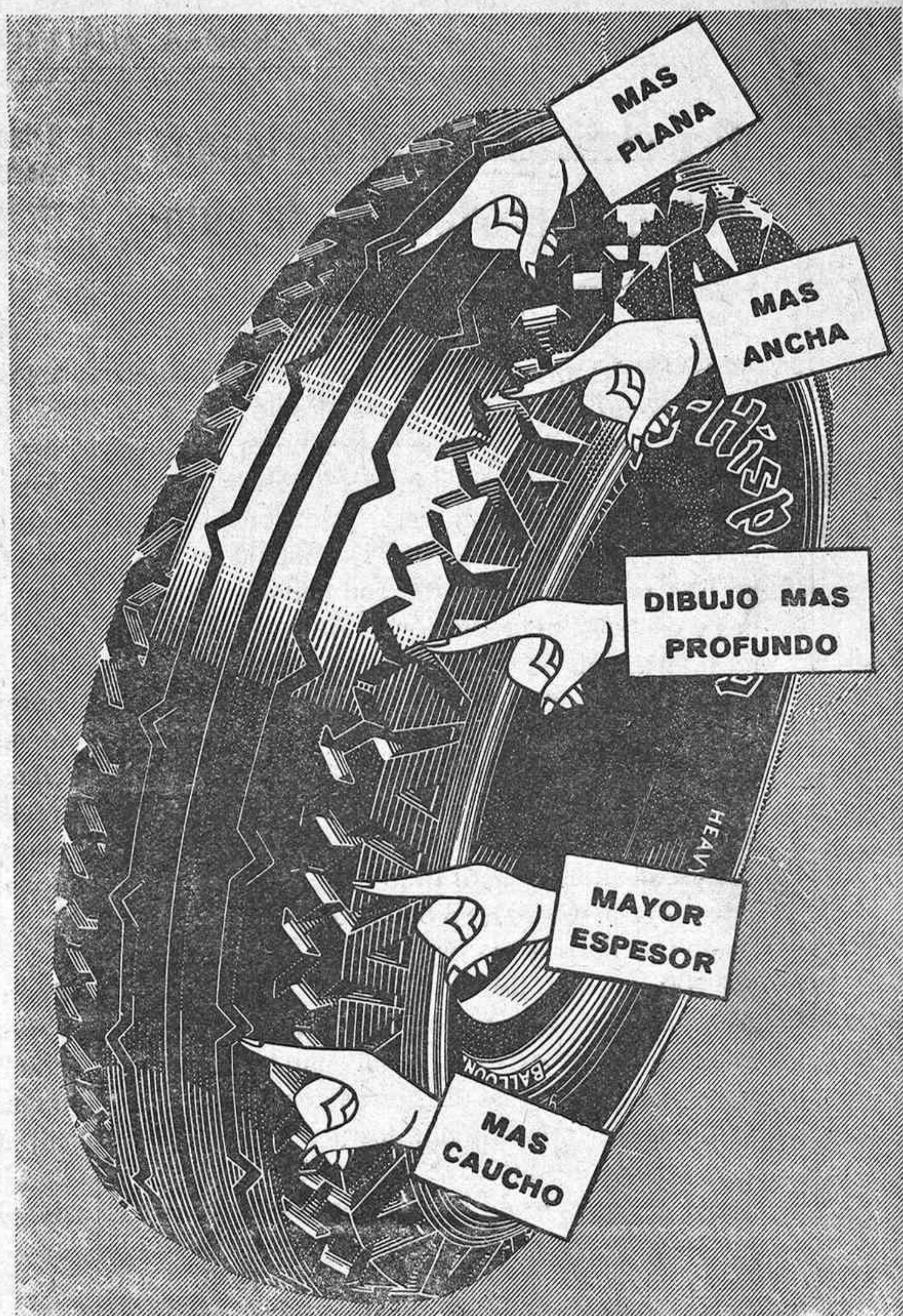
Las monturas de los motores están aún cambiando, la forma del bastidor y de la carrocería no está aún estabilizada; las innovaciones en materia de aparatos para el amortiguamiento del sonido y choques se presentan todavía muy a menudo. En las carrocerías, las mejoras estructurales son muy numerosas, viéndose muchísimo los llamados sistemas mejorados de ventilación. Sin embargo, al parecer, éstas se limitarán mayormente a la adaptación de nuevos métodos de dar forma y colocar las ventanas en el curso del año venidero, pues los técnicos apenas han comenzado ahora a dedicar su atención con esmero al completo acondicionamiento del aire dentro de los coches, cosa que, indudablemente, se llegará a lograr en fecha no muy lejana.

Lea Vd. CORDOBA AUTOMOVILISTA



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. Teléfono 51724
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	

Pronósticos norteamericanos sobre la producción de automóviles en 1935

El fin del año y el comienzo del siguiente traen, como complemento inseparable, el pronóstico acerca del total de automóviles que se fabricarán en los doce meses siguientes. Este pronóstico se ha hecho algo tradicional en el comercio, y a pesar de que la realidad de los hechos rara vez concuerda con las anticipaciones y cálculos, la predicción ha de hacerse para no interrumpir la costumbre establecida desde hace muchos años.

Por esta razón, repetimos, sin dar especial seriedad al asunto, que varios atentos observadores de la industria están ya prediciendo que la producción total de los fabricantes americanos y canadienses para 1935 quedará comprendida entre 3.100.000 a 3.500.000 automóviles y camiones. Esto sería un aumento de 10 a 15 por 100 sobre el total de 1934, y en vista del gran progreso de este año, sobre 1933, el cálculo hecho no es exagerado, sino más bien, moderado y digno de aceptarse como tal.

La «vara» utilizada por los pronosticadores de la posible producción total de 1935, es la reciente declaración de Henry Ford, al efecto de que su empresa va a fabricar más de un millón de automóviles y camiones durante 1935. La parte del total que le ha tocado a la compañía Ford últimamente, ha sido como el 30 por 100. De mantenerse esta relación el año entrante, la industria en general está llamado a producir unos 3.500.000. Semejante total correspondería a la producción anual promedia de estos últimos 15 años. Puede, por lo tanto, lograrse en 1935, a menos que lo impidan obstáculos imprevistos.

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

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 Marzo de 1935

Del número 6.231 al 6.258

Don Miguel Melendo Cruz, vecino de Hinojosa del Duque; don Antonio Expósito Ariza, de Córdoba; don Francisco Fernández Montilla, de Rute; don Benito Coca Rubiano, de Bujalance; don Juan Chacón Cuadrado, de Córdoba; don José Cárdenas Urbano, de Córdoba; don Antonio Shaw Loring, de Córdoba; don Salvador Fernández Pérez, de Córdoba; don Antonio Criado Moñiz, de Córdoba; don don Luis Madueño Moreno, de Montoro; don Rafael Domínguez Moruno, de Peñarroya-Pueblonuevo; don Juan de Cuadra Martínez, de Ojuelos Altos (Fuente-Obejuna); don Felipe Trujillo Bañón, de Ojuelos Altos (Fuente-Obejuna); don Angel Santacruz González, de Córdoba; don Julio del Río Ruiz, de Castro del Río; don Nicolás Lorenzo Fernández, de Valsequillo; don Arsenio Pérez Muñoz, de Peñarroya-Pueblonuevo; don Rafael Luque Carmona, de Córdoba; don Luis Guil Villodres, de Córdoba; don Federico Espinosa de los Monteros y Martínez, de Córdoba; don Enrique Beltrán Algual, de Córdoba; don Esteban Prieto Morillo, de Córdoba; don Timoteo Hernández Salkeld, de Córdoba; doña Adela Cantabrana Mateo, de Córdoba; don Rafael Martínez Sanz, de Ecija (Sevilla); don José Fuentes Plata, de Ecija (Sevilla); don Juan Lozano Requena, de Córdoba y don Antonio Carrasco García, de Almodóvar del Río.

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 Marzo 1935

Del número 1.079 al 1.082

Don Tolentino Santiago Medina, vecino de Peñarroya-Pueblonuevo; don Angel Fernández Castaño, de Peñarroya-Pueblonuevo; don Tomás Romero Moral, de Espejo y don Antonio Rojas Rodríguez, de Córdoba.

El impuesto de transportes

Se termina el plazo para abonarlo

Por la Delegación de Hacienda se han liquidado todos o la mayoría de los Conciertos por impuesto de transporte, pero faltan bastantes que cumplimentar tal servicio ingresando la cuantía que les ha correspondido.

No olviden que después del tiempo transcurrido la Delegación de Hacienda tiene forzosamente que dar por terminado el plazo de ingreso voluntario y proceder a su cobro por la vía de apremio que lleva como primera providencia el recargo del 20 por ciento.

Rogamos, pues, a nuestros asociados a quienes ya hemos comunicado la cuantía de su concierto, se apresuren a ingresarlo o bien que nos lo envíen por el medio más rápido, para nosotros hacerlo.

La falta del silencioso

Para evitar multas

El artículo 303 del Código de la Circulación daba un plazo improrrogable de 90 días para que los vehículos de motor mecánico que careciesen de silencioso, se proveyesen del mismo.

Ha pasado con exceso dicho periodo de tiempo y observamos que aún hay transportistas y dueños de coches de turismo que sufren las consecuencias de denuncias por no haber cumplido tal requisito.

Indudablemente que ello obedece tan solo a negligencia ya que otro argumento no puede emplearse para disculpar esta omisión, negligencia que pagan cara puesto que la sanción que a ello corresponde es la multa de cien pesetas.

Unos momentos dedicados a colocar dicho aparato pueden ahorrar ese ciento de pesetas. Creemos que está bien invertido el tiempo por lo que a remuneración se refiere.

TARJETAS CLASE D.

Una vez más, y apareciendo como «pesados», insistimos en advertir a nuestros asociados la obligación en que se han de proveer de este documento.

Lo precisan los dueños de camionetas que dedican las mismas al transporte de mercancías ajenas. Es decir, que cuando se trata de mercancías no incluidas entre las que abarque la contribución que vienen satisfaciendo a la Hacienda, precisan llevar dicho documento.

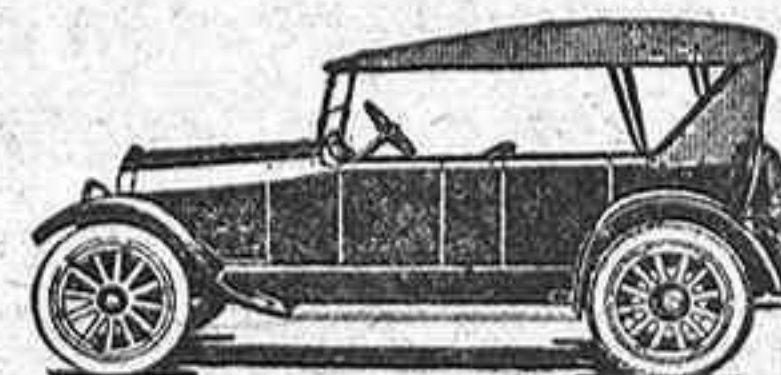
La cuantía a pagar por el mismo depende de si se sale o no fuera de la provincia: en el primer caso su importe es equivale al 40 por 100 del importe de la Patente, y si no se transita fuera de ella, el 25 por 100.

Esos tantos por cientos se entienden del importe de la Patente neta, es decir, sin incluir el premio de cobranza.

Los camiones de mercancías no podrán llevar viajeros

El ministro de Obras Públicas ha dado orden al jefe del Cuerpo de vigilancia de caminos para que con todo rigor, y a fin de evitar posibles accidentes, se haga cumplir la prohibición de conducir viajeros en camiones destinados al transporte de mercancías, y en los que solamente podrán ir, debidamente autorizados, los obreros a quienes está confiada la carga y descarga de las mercancías que éstos vehículos conduzcan.

Como es muy usual que los días festivos salgan grupos numerosos al campo en camiones de este género, se advierte al público que los vigilantes motoristas tienen orden de no dejarlos circular.



Los pasos a nivel, preocupación de todos

UN RUEGO AL MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS

La Federación de Propietarios de Camiones de España ha hecho circular la siguiente nota, con el ruego de ser difundida:

«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 guardería 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 desvios, o subterráneos, como sea; pero que se supriman en absoluto, pues todos los demás remedios ensayados han demostrado su ineficacia casi total.»

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

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

Bibliografía

La Carretera y el Ferrocarril

La Cámara de Comercio Internacional acaba de publicar un verdadero manual internacional sobre los transportes ferroviarios y por carretera. Se titula «La Route et le Reil dans 40 pays» (550 páginas, 60 francos) y reúne una documentación única sobre la organización de los transportes en diversas naciones, constituyendo un instrumento de trabajo de primer orden y de palpitante actualidad.

Hasta ahora no se habían recopilado en ningún volumen informaciones tan completas sobre materia. Los datos han sido recogidos gracias a una vasta encuesta llevada a cabo por aquel importante organismo y demuestran como el automóvil se ha convertido en un instrumento al servicio de la economía general y como el ferrocarril, ante el recién llegado, ha tomado sus medidas para reorganizarse, todo ello con el fin de que el tráfico pueda ser mejor repartido, favoreciendo al usuario y asegurando a las empresas una explotación remuneradora.

Los problemas de orden jurídico, fiscal y de legislación social que se presentan en relación con la carretera y el ferrocarril se hallan ana-

La representación del FORD en Córdoba

Ha sido concedida la representación de la Casa FORD en Córdoba, a don Antonio Baena Venzalá, hombre muy conocido en esta industria del automovilismo, ya que, desde hace bastantes años, se dedica a la misma, teniendo su Casa Central en Bujalance.

El propósito del señor Baena es el de ampliar los negocios suyos a la capital, por ser punto más estratégico y apropiado para su desarrollo, y, poder desenvolverlos en mayor escala, ensanchando aún más sus relaciones comerciales con nuevos amigos y clientes.

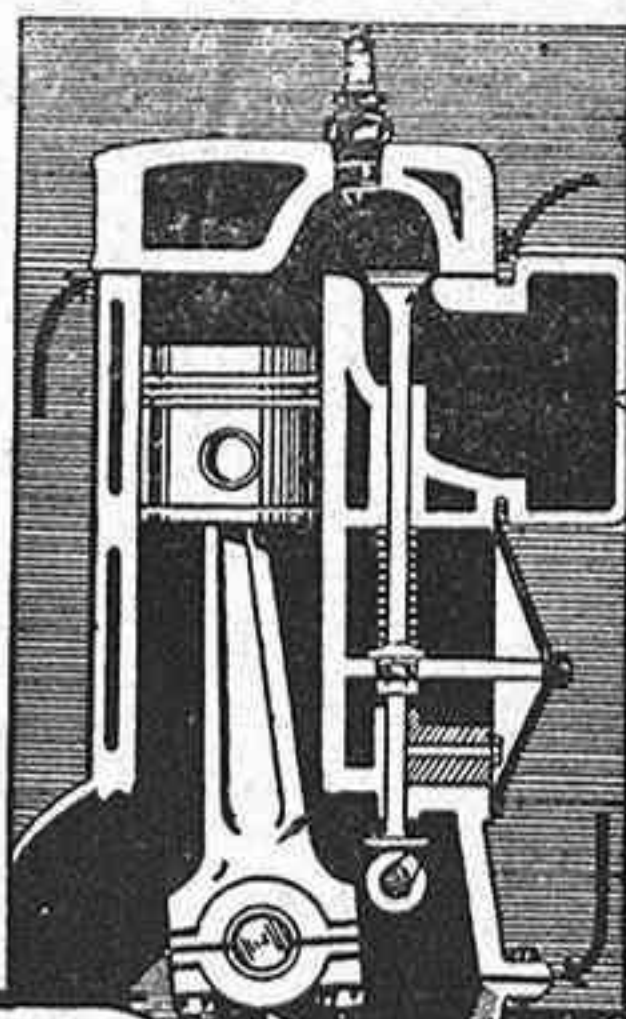
La exposición de los distintos modelos «Ford», la tiene establecida en la Avenida del Gran Capitán, número 22.

Felicitemos al señor Baena Venzalá por la designación de que ha sido objeto, y le deseamos muchos éxitos en su nuevo negocio.

lizados con todo detalle en la obra, que será de utilidad suma a toda persona que se interese por la coordinación de los diferentes medios de transporte.

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

Las diligencias y los automoviles**Antiguamente junto a las carreteras existían casones antiguos llamados paradores, posadas o mesones**

Ante estos anchos zaguanes se detenían antaño las viejas diligencias, las calesas, las galeras aceleradas, las sillas de posta. Los armatostes que tardaban un mes en un viaje que hoy podemos realizar en doce horas. Tenían un interés de aventura, de peligro, de cosa imprevista, cuando en los caminos reales había partidas de caballistas con calañés, trabuco y manta jerezana. Aquellos viajes brindaban más emoción, y sobre todo, tenían la alegría del camino. El viajero «vivía» la carretera en todo su valor de paisaje, de costumbres, de trajes típicos y de gente distinta. El ferrocarril mató la emoción auténtica del viajar. Dentro de un vagón no se saborea el camino.

Pero a las puertas de las posadas se paran hoy, descendientes mecánicos de los anacrónicos armatostes, los autos. Significan la reconquista del camino, más rápidamente, claro está, porque hoy sentimos la neurosis de la rapidez y porque la vida entera va más deprisa. El viajero del auto recobra sus antiguas rutas; absorbe toda la emoción de la carretera, del paisaje y de las gentes del camino. Las antiguas ventas recobran parte de su importancia. Los caballos mecánicos también exigen su condumio. En lugar de los pesebres calientes y de pajaros bien provistos, junto a los viejos mesones se alzan los rojos surtidores de gasolina. La emoción de la cuadrilla de bandidos no ha desaparecido del todo. El turista puede conservar la esperanza de hallarse con un auto de «gangster». Recuérdese la estampa del asalto al automóvil del conde de Ruidoms. La carretera tiene, pues, su nueva intensidad dramática.

Ya no hay mayores, zagales ni postillones. Han sido desalojados del pescante—que ahora se llama «baquet» por la figura moderna del

chófer. Han desaparecido las monteras de piel de los mayores y sus zumarras bajo el guardapolvo y la gorra usual del mecánico. Como tampoco hay «cuentos de camino» dentro del auto como los que otrora entretenían en las viejas diligencias los largos días de viaje, La estampa castiza ha sido modificada por la viñeta mecánica.

Pero lo importante para el viajero observador, curioso o artista, es haber recobrado la alegría del camino, la autenticidad del viaje, que es vivir kilómetro a kilómetro la carretera; reflejarse en los ríos, hundirse en los montes e ir viendo cómo cambian los paisajes, los hombres y los modos de hablar. ¡Vivir el viaje! Lo que se nos había frustrado en la monótona continuidad de la vía férrea.

La tendencia a la forma aerodinámica

En cuanto al perfil de los coches, parece que la forma aerodinámica tendrá más importancia que anteriormente, pero, como siempre, cuando lo exige la economía, como parece reinar en la mayoría de los casos, los cambios de las formas existentes se adoptarán sólo hasta donde sea posible y lo permita la continuación del mayor número de formas existentes. Esto comprenderá grandes cambios en los guardafangos y toda la obra de chapa metálica, usando todavía los cascos de las mismas carrocerías, en algunos casos, y en otros el traspaso de mayores coches a los modelos agrandados de los automóviles menores.

Si se observan los precedentes, la escasez relativa de cambios mayores en los automóviles de 1934, traerá como resultado, mayor embellecimiento.

L. E. A. V. D.

CORDOBA AUTOMOVILISTA

El nuevo método de montar las ruedas delanteras se dice ser el cambio mecánico más importante

El montaje independiente de las ruedas delanteras, por medio del cual queda suprimido el eje delantero y la utilización de resortes espirales en vez de las hojas, representará la transformación mecánica más trascendental en los modelos de 1934 de los automóviles americanos, según se asevera. El método de montar estos resortes será muy variado, pero la principal variación en los resortes mismos, uno para cada una de las ruedas delanteras, estribará en su tamaño, el cual dependerá del peso del coche de que se trate. La supresión del eje delantero en muchos de los coches de los modelos de 1934, por medio del montaje independiente de las ruedas de adelante, y la posible aplicación del nuevo método de montaje a las ruedas traseras, obligará, probablemente, la modificación de los levantacoches que se usan ahora en las estaciones de servicio, y que levantan los coches tomándolos por el eje delantero y la cubierta del diferencial.

El asunto de los precios de los automóviles de 1934 está algo incierto, pero, con toda probabilidad, los precios serán más bajos de lo que se esperaba hace unos tres meses.

En lo tocante al aspecto de los coches, se espera que seguirá prevaleciendo la forma aerodinámica que se inició en el año de 1933.

«La obra que se ha venido llevando a cabo hasta ahora en el asunto de dar la forma aero-

dinámica a los aeroplanos y a los coches de los ferrocarriles, ha preparado el terreno para la introducción de automóviles de forma verdaderamente aerodinámica», es la predicción de Byron C. Foy, presidente de la DeSoto Motor Corporation. «Los automóviles, hoy día, gastan una cantidad de fuerza inútil en levantar polvo y vencer la corriente del aire. El coche del porvenir será de forma aerodinámica, pero no solo en nombre, sino de hecho, ya que podrá vencer la resistencia que ofrece el aire en un grado mucho mayor».

Lo que puede esperarse de los modelos de 1934 es una gran transformación en el aspecto sin cambio notable en la estructura o mecanismo, salvo por los cambios que se puedan hacer sin dificultar la venta y con un costo módico para la alteración de las máquinas necesarias y la disposición de las fábricas, según predice «Automobile Topics». Si se cumple esto, que es de esperarse por la resolución de los fabricantes, el coche de 1934 será, casi por completo, un producto directo de la evolución cuya tendencia comprende mayormente el aumento de fuerza por pulgada cúbica de cilindrada, por medio de compresiones más altas y mayores mejoras de diseño, perfeccionamiento de los sistemas de enfriamiento y lubricación, mayor número de operaciones automáticas, especialmente de aquellas que se relacionan con el arranque y calentamiento del motor. Aunadas a tales mejoras, como la de la estrangulación automática y puesta en marcha simultánea, se verán ciertas mejoras en la simplificación de los instrumentos de mando.

Lea Vd. CORDOBA AUTOMOVILISTA

<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!

Los transportes por carreteras

Lo cómodo, práctico y barato que resultan los transportes de mercancías en general en los camiones

Los transportes por carreteras, que desde hace años se efectuaban con lentitud y carestía debido a la tracción de sangre, han pasado a ser en la actualida, y gracias al motor mecánico, uno de los principalísimos medios del mundo.

El autocamión, que en principios fué usado en muchas ocasiones como transporte de viajeros, dada la carencia de otros vehículos y mal estado de caminos y carreteras, se emplea hoy como vehículo cómodo para la carga y público que de él necesita, ya que desde el domicilio, almacén o lugar es transportado con seguridad absoluta, matemática precisión y horas convenidas la carga al mismo destinada.

Resulta práctico, porque no hace falta solicitar el camión con antelación ni preparación para el caso, pues en el instante, sea la hora que se diga, lugar y la clase de carga que se desea, ya está el camión en marcha presto a cumplir con fidelidad su cometido,

De lo barato que es dan prueba los miles de artículos que son por ellos transportados, pues gracias al autocamión los mercados se ven abarrotados de mercadería, los pueblos no ca-

recen de muchas materias primas para labores, fabricación y artículos de primera necesidad, y hasta en el rincón más apartado, merced a su transporte, son introducidos los artículos para el consumo del público con muy poco costo, ya que el transporte en sí trae economía para el productor, negociante o intermediario.

En resumen: el transporte en general debe en todo momento confiarse al camión, por ser el medio más cómodo, práctico y barato que tienen las mercancías para ser introducidas en mercados al objeto de su venta a precio poco elevado, con lo que se beneficia la industria en general, agricultura, comercio y público, que es al que se le debe toda la consideración y desarrollo de este simpático medio de transporte.

AUGUSTO GAMINO

Los automóviles cuyos propietarios no abonen las multas por Patentes, serán embargados

Por la Administración de Rentas Públicas de esta provincia, se ha facilitado la siguiente nota:

Se pone en conocimiento de los señores propietarios de vehículos automóviles sujetos al pago del impuesto de la patente nacional, que en virtud de órdenes terminantes cursadas por la Dirección General de Rentas Públicas en circular fecha 10 de los corrientes se procederá al precinto y embargo de todos los vehículos, que no satisfagan sus propietarios las multas que se les impongan por los agentes de la autoridad, por infracciones reglamentarias, a tenor de lo que dispone el número 17 de la R. O. de 24 de Febrero de 1928.

Igualmente serán precintados y se les impedirá que circulen aquellos vehículos que no estén provistos de la Patente que le corresponda.

Lea Vd. diariamente

ABC

Corresponsal en Córdoba:

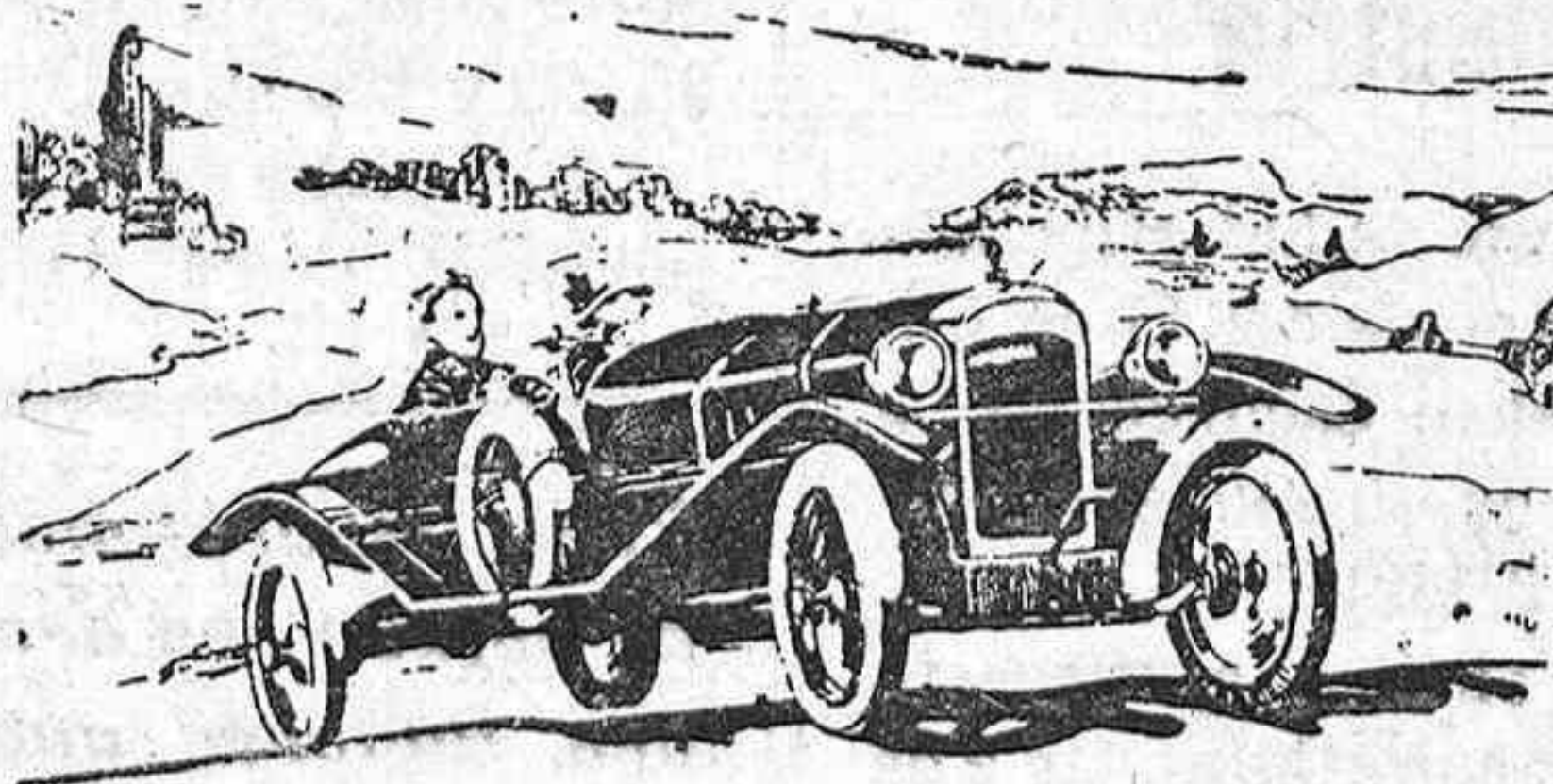
FRANCISCO QUESADA

CORDOBA AUTOMOVILISTA

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

Núm.	MARCA	NOMBRE Y APELLIDOS DEL PROPIETARIO	DOMICILIO
5449	Opel	Doña Mercedes Rueda Martínez.....	Córdoba
5450	Ford.....	Don José López Crespo.....	Fernán-Núñez
5451	R. E. O. (C).....	» José Delgado Alvarez.....	Córdoba
5452	Chevrolet (C).....	» B ás Muñoz Gutiérrez.....	Pozoblanco
5453	Idem.....	» Carlos Lorigo Lorenzo«.....	Valsequillo
5454	G. M. C. (O).....	» Joaquín Cabezas Fresno.....	Fuente-Obejuna
5455	Opel	Almacenes Roses, S. A.....	Córdoba
5456	Peugeot.....	Don Cristóbal Ortega Priego.....	Cabra
5457	Vauxhall.....	» Rafael Castellano Castillo.....	Córdoba
5458	Chevrolet (C).....	» Felipe Romero Serrano.....	Lucena
5459	Ford (C).....	» Federico Soria Casanovas.....	Córdoba
5460	Chevrolet.....	» Antonio Villalba López.....	Iznájar
5461	Ford (C).....	» Antonio Arroyo Palma.....	Montoro
5462	Vauxhall.....	» Francisco Fernández García.....	Córdoba
5463	Opel	» José Obrero Cárdenas.....	Montilla
5464	Ford.....	» Francisco y D. Pedro López Crespo.....	Córdoba
5465	Fiat	» Juan del Campo Valmaseda.....	Idem
5466	Vauxhall.....	» Rafael Blanco Llorente.....	Idem
5467	Austín.....	» Enrique Merino Muro.....	Idem
5468	Idem.....	» Juan Cruz Conde y García-Muñoz.....	Idem
5469	G. M. C. (C).....	» Francisco Núñez de Prado.....	Baena
5470	Ford (C).....	» Manuel Fernández y don Emiliano Medina.....	Belalcázar
5471	Opel	» Francisco Calzadilla León.....	Córdoba
5472	Idem.....	» José Obrero Cárdenas.....	Montilla

En total, se han matriculado 24 vehículos, correspondientes a las siguientes marcas: Ford, 5; Opel, 5; Chevrolet, 4; Vauxhall, 3; G. M. C., 2; Austín 2 y 1 a cada una de las marcas, Peugeot, R. E. O. y Fiat.



Banco Español de Crédito

Capital: 100 millones de pesetas

Reservas: Pesetas 67.621.926'17

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 % 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 1 1/2 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.

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

Traslado de local de la Jefatura de Industria

Las oficinas de la Jefatura de Industria, han sido trasladadas, de la Avenida del Gran Capitán, 27 y 29, donde estaban establecidas, a la calle Fray Luis de Granada, sin número, principal, izquierda, (teléfono 2.442).

Las horas de dichas oficinas continuarán siendo desde las 9 de la mañana, hasta las 2 de la tarde.

¡AUTOMOVILISTAS!

ESENCIA "AUTO-AVION"

ESENCIA «AUTO-AVION» producto anti-detonante que reúne todos los requisitos para la conservación y el buen funcionamiento de los motores de explosión.

ESENCIA «AUTO-AVION» impide la elevación excesiva de la temperatura del motor, dando fuerza y una suavidad incomparable.

ESENCIA «AUTO-AVION» no deja condensarse la gasolina en el carburador a causa de la baja temperatura, quita cierta volatilidad haciendo aumentar sensiblemente la expansión, lo que permite realizar una economía efectiva en gasolina de 27 por 100 y 48 por 100 en aceite.

ESENCIA «AUTO-AVION» economiza aceite y le conserva sus propiedades lubricantes que se pierden al contacto de una temperatura constante y elevada.

ESENCIA «AUTO-AVION» evita la formación de carbonilla en la cámara de explosión, válvulas y bujías, eliminando el auto encendido, lo que facilita el máximo rendimiento del motor.

ESENCIA «AUTO-AVION» siendo inofensiva y ante corrosiva por no contener sales de plomo ni éter, impide la picadura de las válvulas.

ESENCIA «AUTO-AVION» es fuerza, suavidad y economía.

ESENCIA «AUTO-AVION» facilita el arranque y el mejor engrase de los pistones.

Modo de empleo.—Echar el contenido de un frasquito corriente de esencia «Auto-Aviación» en 10 litros de gasolina. Frascos mayores para 25, 50 y 100 litro. Deseo representantes.

Dirijanse a Antonio Rivas Baena, Santa Catalina, 28. Puente-Genil.

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

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 Davenport
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

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.*