



**CÓRDOBA**  
**AUTOMOVILISTA**

203

# “Internacional”

**Camiones y Tractores**

**MODELOS 1932**

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 Meriles.

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 GAS

ES LO MAS

Limpio, cómodo y económico

*para cocinas, estufas, plancheros,  
calientaaguas y todos usos domés-  
ticos e industriales*

INSTALACIONES ALQUILADAS

# CORDOBA AUTOMOVILISTA

Año X

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. 203

Oficinas: Morería, 14, pral.

DIRECTOR: FRANCISCO QUESADA TELÉFONO NÚM. 1000

1.º DE JULIO DE 1932

ADHERIDA A LA ASOCIACION ESPAÑOLA DE LA PRENSA TECNICA

## El Rail y la Carretera

Sin razón ninguna, es decir, sin razón que pueda constituir «culpa para el automóvil, es el hecho que se ha creado una enemiga ardorosa contra el autotransporte por carretera y en favor del ferrocarril, presentando a éste como ferozmente perseguido.

Con este artificio, que tiende solamente a evitar que se haga una crítica, sobrada de argumentos, de la deplorable actuación de quienes dirigieron (?) la explotación ferroviaria en España y fuera de España, se crea un pretexto para encauzar la ya antigua y sistemática ofensiva contra el automóvil, haciendo creer a la opinión (para que aplauda, o cuando menos apruebe, el recrudecimiento y el encarnizamiento de esa ofensiva) que la culpa de que el negocio de ferrocarriles esté en crisis y de que las reivindicaciones del personal ferroviario no pueden ser satisfechas, corresponde por entero al desarrollo, por lo visto delincuente y punible, del automovilismo.

Esta política agresiva contra el automóvil, que no es particular de España, sino de varias naciones, no tiene siquiera la excusa de verse compensada en cierto modo por medidas del Gobierno que, con el perfecto derecho que concede no sólo el propio hecho de ser el «Gobierno», sino acaso el todavía más fundamental

de ser la representación del eterno amparador, protector y subvencionador de ese servicio público (en el que resultaron siempre protegidos los intereses de las empresas y nunca el del usuario de la vía férrea), impusieran a los ineptos explotadores del referido servicio, la debida rectificación de sus errores. Porque aunque estos errores no constituyan infracciones de reglamentos aprobados por el Estado (y acaso éstas hayan también ocurrido) es, a juicio nuestro, motivo suficiente para esa intervención del Estado, la existencia de errores de carácter exclusivamente comercial e industrial.

A nosotros nos parece perfecto que se establezca, cuando menos en este género de industria, la intervención obrera en los Consejos de Administración, pero consideramos de la mayor importancia que la intervención del propio usuario sea más eficaz que la que en su nombre parecía estar encomendada al Estado. Es decir, que no se limite a velar por el cumplimiento exclusivo de los reglamentos de policía de ferrocarriles (con la benevolencia que todo el mundo conoce), sino que haciendo sentir a las empresas la imposibilidad de continuar viviendo a la doble expensa del público, una vez como usuario que paga a precios fabulosos un servicio malo y otra vez como ciudadano

que satisface impuestos que particularmente se transformaron en subsidios y obsequios a las Compañías, vigile y evite sus errores comerciales e industriales.

En las Empresas desprovistas de cordón umbilical unido al Tesoro público, cuando la gerencia se equivoca, se la sustituye; lo mismo se hace con los Consejos de Administración desacertados.

Cuando en una Empresa como lo eran en el antiguo régimen las ferroviarias, el Consejo de Administración es el aludido cordón umbilical de influencias para asegurar la protección del Estado y no una selección de hombres capaces dentro del negocio industrial de la Empresa, la administración se relaja, porque es más cómodo recibir pingües auxilios, que buscar ingresos normales por virtud de un esfuerzo personal e inteligente.

Hacer que, a falta de donativos del Estado al estilo monárquico, ese dinero vaya nuevamente a las Cajas de las Empresas ferroviarias, sacrificando a un sector más inteligente del tráfico nacional, nos parece injusto y antidemocrático.

El error en que incurren los diversos países que ponen en práctica esta lamentable política, es no solamente profundo, sino de gravísimas consecuencias económicas. El resultado ha de ser idéntico en todas partes, si no se adoptan en el ferroviario medidas complementarias; medidas que, de haberse adoptado en su día, hubieran evitado la actual política de persecución del transporte por carretera.

Porque al final, esta visto, susistirán los recargos «transitorios» encareciendo el autotransporte, y luego las Empresas ferroviarias se pondrán al habla con las de autobuses y camiones, terminando por ponerse de acuerdo.

Llegado ese momento, no sólo subsistirá el encarecimiento de la vida, creado por tan político procedimiento, sino que, acaso, hechas ya las paces, tranquilos los Gobiernos ante la seguridad de que no se ha de turbar la tranquilidad con huelgas ferroviarias o amenazas de ellas, autorizarán nuevas elevaciones de tarifas.

En el tránsito de la guerra a la paz, habrán perecido (de hambre) unos millares de hombres que quedaron sin trabajo, como ahora está ya ocurriendo, y, a la postre el pagano será el consabido ciudadano pacífico, es decir, la economía nacional.

Y cuando los progresos de la aeronáutica hagan posible y práctico, con caracteres generales, el transporte aéreo... se reanudará la guerra.

R. RUIZ FERRY

LOS APARATOS

# Radio Philco

son los mejores y más selectivos



Venta y audición:

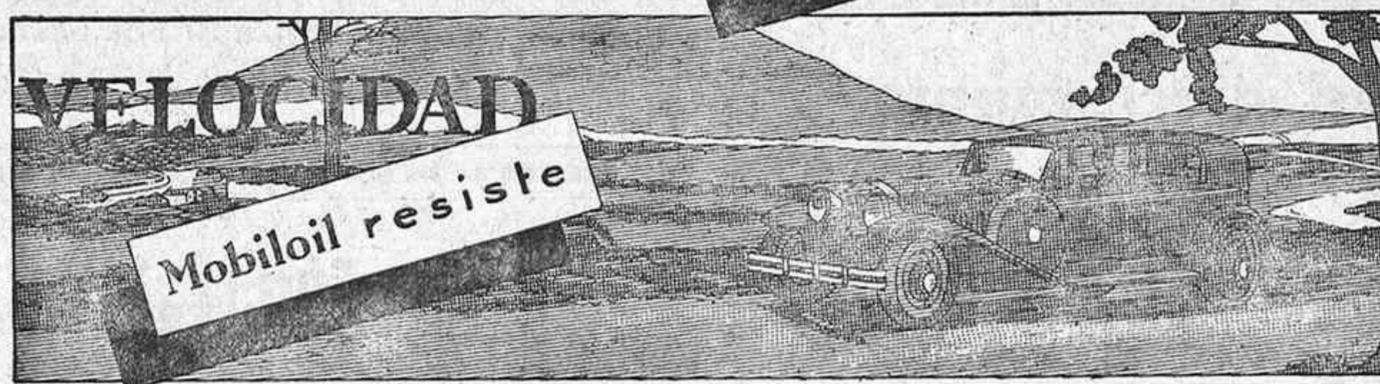
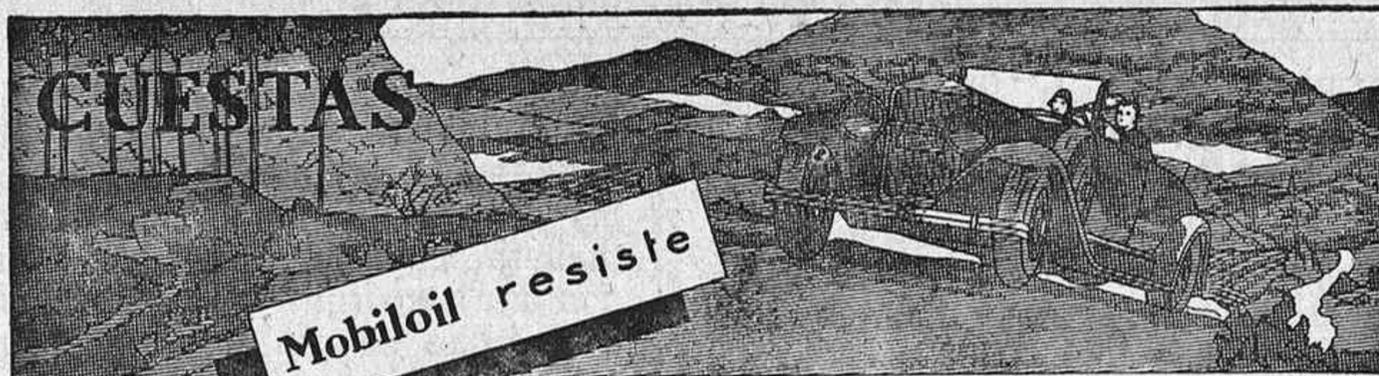
## José Giménez Moreno



### Garage Cervantes

AVENIDA DE CERVANTES, 16

== CORDOBA ==



# Mobiloil no falla nunca

El esfuerzo en las cuestas, el agobio del tráfico urbano, la alta velocidad en carretera libre, todo eso es fácilmente soportado por el **Mobiloil**. Después del más duro recorrido, **Mobiloil** conserva todo su cuerpo. La presión del aceite se mantiene. El coste kilométrico más bajo para la lubricación es conseguido.

Hace falta una complicada y costosa instalación de refinación para elaborar un aceite **que resista**. Hacen falta años de experiencia en la selección de los mejores crudos. Se necesitan múltiples procedimientos sucesivos para robustecer y reforzar su capacidad de **resistencia**.

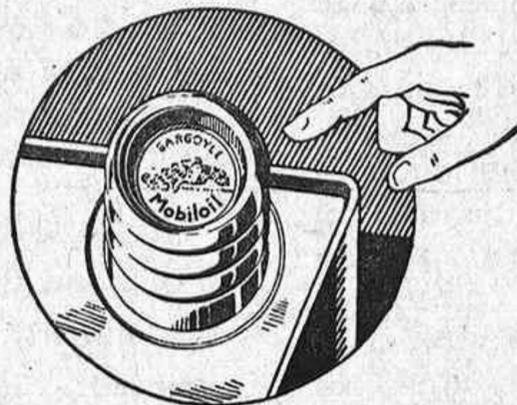
Solo una cosa podía justificar tanto trabajo - los resultados

que obtienen los automovilistas que gastan **Mobiloil**.

Si no está ya usando **Mobiloil**, estos tiempos de economía son los más a propósito para empezar.

En España hay más de 2.500 revendedores que venden **Mobiloil**. Cada uno tiene expuesto en su establecimiento el Cuadro de Recomendaciones que indica el tipo adecuado para cada marca de coche. Este Cuadro representa el consejo profesional de la Vacuum Oil Company tal como han dictaminado sus Juntas de Ingenieros. Consúltelo y exija el tipo de **Mobiloil** que corresponde a su motor.

FÍJESE EN EL PRECINTO



Compre siempre en latas precintadas: única garantía de **Mobiloil** legítimo.

Con **Mobiloil** va Vd. seguro

# VACUUM OIL COMPANY

SOCIEDAD ANÓNIMA ESPAÑOLA

## EL NUEVO FIAT

La Fiat de Turín, ha presentado en el Salón de Milán un nuevo vehículo de 4 cilindros, válvulas laterales (65 milímetros de diámetro por 75 mm. de carrera), de una cilindrada de 995 cm. c., potencia fiscal 5 HP.

Bloc de cilindros y carter superior de una sola pieza, cigüeñal sobre tres puntos. Lubricación a presión, encendido por batería.

Motor, embrague y cambio de velocidades montados sobre blocs de caucho, en cuatro puntos. Frenos hidráulicos en las cuatro ruedas, cuadro del chasis reforzado por una travesa en forma de cruz.

Lea Vd. diariamente

# A B C

Corresponsal en Córdoba:

**FRANCISCO QUESADA**

## Carrocerías "todo de acero"

La industria del automóvil está usando cada día más acero en la construcción de carrocerías, hasta el punto de que en un vehículo moderno «todo de acero», es prácticamente imposible encontrar una sola pieza de madera. Hasta hace uno o dos años, las carrocerías de automóviles tenían armazón, antepecho de ventanillas, panel de los instrumentos y vigas del techo de madera, y durante algún tiempo, la carrocería llamada «todo de acero», contenía varillas de madera, a las cuales iba clavado el tapizado. Hoy día hasta estas varillas han sido eliminadas, dando lugar a un sistema más moderno.

En lugar de madera, con su tendencia a hincharse en tiempo húmedo y a encogerse en tiempo seco, además de ser propensa a producir chirridos sin que por otra parte contribuya en nada a dar mayor fuerza a la estructura, tenemos ahora una caparazón completamente de acero, de doble estructura, que proporciona fuerza, seguridad y silencio.

En la carrocería moderna de acero no hay nada más que lo esencial, y nada de lo esencial

falta. Cuando se le pone el tapizado, éste resulta tan suave, blando y cómodo como la ciencia lo puede producir. Ya no hay necesidad de madera, tornillos, ni cola, en lo que se relaciona con una carrocería realmente «todo de acero».

Lo que se usa para asegurar el tapizado a los pilares, parte interior de las puertas, etcétera, es de una naturaleza tal, que no sólo permite que se efectúe el trabajo con rapidez notable en comparación con el antiguo método de las tachuelas, sino que también se puede sacar el tapizado para limpiarlo y para cambiarlo en caso de que se ensucie o se rompa.

Se utilizan broches tipo guante, como también ganchos patentados que sostienen la tela firmemente en su sitio, consiguiéndose un exterior suave a la vez que permiten que cualquier pieza de tapizado sea sacada cuando se desee.

## Banco Español de Crédito

Capital: 50 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 4 % - Libretas máximum 10.000 pesetas

Sucursales en España y Marruecos

Corresponsales en las principales ciudades del mundo

EJECUCIÓN DE TODA CLASE DE OPERACIONES DE BANCA Y BOLSA

CUENTAS CORRIENTES A LA VISTA  
CON UN INTERÉS ANUAL DE 2 1/2 POR 100

Consignaciones a vencimiento fijo

Un mes. . . . .	3	por 100
Tres meses . . . . .	3 1/2	por 100
Seis meses . . . . .	4	por 100
Un año . . . . .	4 1/2	por 100

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

**PARA 1932**

## El Anuario-Guía de "Automóvil Comercio"

Ha aparecido notablemente reformado y con multitud de nuevos datos, el ANUARIO-GUÍA «AUTOMOVIL COMERCIO» para 1932, edición XI.

Esta importante obra, es el colaborador indispensable de los Comerciantes, Fabricantes, Agentes, Propietarios de automóviles, Empresas de Transportes y de todos cuantos están interesados en el comercio y la industria del automóvil en España.

El ANUARIO-GUÍA «AUTOMOVIL COMERCIO», edición 1932, contiene 700 páginas de direcciones y datos.

### COMPRENDE:

*Primera parte.* Clubs Automovilistas Españoles; Entidades Automovilistas españolas; Clubs Automovilistas Extranjeros; Comité de la Asociación Internacional de Automóviles Clubs reconocidos; Lista de socios de todos los Automóviles Clubs de España; Lista de socios de las entidades Automovilistas Españolas.

*Segunda parte.*—Relación de las líneas de transporte en Automóvil, clasificadas por orden alfabético de provincias; Prensa española.

*Tercera parte.*—Lista por orden alfabético de apellidos y profesiones de todo el comercio y la industria del automóvil en España, debidamente clasificados por provincias; Relación por marcas en cada provincia de los automóviles,

camiones y motocicletas matriculados durante el año 1931.

Lista de representantes en cada provincia, de marcas de Automóviles, Amortiguadores, Bicicletas, Bujías, Carburadores, Cojinetes a bolas, Lubrificantes, Magnetos, Motosicletas, Muelles, Neumáticos, Parachoques, etcétera, etcétera; Lista por orden alfabético de apellidos (sin profesiones) del comercio y la industria del automóvil de toda España (especial para propagandas).

*Cuarta parte.*—Estadística de los automóviles matriculados en España en 1931; Estadística de los hab tantes que corresponden por un automóvil en cada una de las 50 provincias de España; Estadística mundial de automóviles en 1931; Total de vehículos a motor mecánico matriculados en España en 1931, clasificados por marcas.

Tarifa de contribución semestral, para los vehículos de tracción mecánica que impone la Patente Nacional de Circulación de Automóviles; Transportes por ferrocarril en España.

Derechos de Aduanas de Automóviles, Camiones, Omnibus, Neumáticos, Accesorios, etcétera a su entrada en España.

—:—

Forma un gran volumen encuadernado en tela y se vende en las principales librerías de España.

Precio (incluido envío por certificado) pesetas 20.

«AUTOMOVIL COMERCIO». Ronda de San Pablo, 27 pral. BARCELONA.

# AGUA DESTILADA



la encontrará a 35 céntimos litro y por partidas de 100 litros, para garages, con el 5 por 100 de rebaja en

**Fray Diego de Cádiz, 1**

(junto al Stadium).-Laboratorio

**CORDOBA**

# MAS MODIFICACIONES EN LAS CARROCERIAS DE LOS AUTOS

Se abre paso en los círculos automovilísticos mundiales, la idea de renovar la distribución de los asientos en los automóviles, así como también su diseño exterior. Es algo fuera de discusión que la forma «stream-line» es la aceptada universalmente como la más adecuada para las funciones que el auto está destinado a llenar, como también por su sencillez y belleza. La verdadera «stream-line» utilizada tan decididamente en la aviación, se consigue haciendo que la sección longitudinal de la carrocería empiece obtusamente en su parte posterior para terminar disminuyendo gradualmente en su parte delantera. Con dos personas en los asientos delanteros y tres en los de atrás es imposible evitar la anchura de la sección posterior y de ello se deduce que hay campo suficiente para desarrollar la idea contraria, esto es, la disposición de tres asientos delanteros y dos traseros. Aparte de las oportunidades que ofrece tal distribución en lo que se relaciona con una mejor apariencia exterior del auto, este arreglo ofrece además ciertos atractivos prácticos, que pasamos a mencionar.

Todo automovilista no ignora que en los asientos delanteros se sienten con menor fuerza las irregularidades del camino que en los asientos de atrás. La explicación de esto consiste en que estos últimos están situados sobre el eje posterior, y, a veces, hasta llegan a sobresalir parcialmente de la línea de las ruedas, en cambio, aquéllos se encuentran casi equidistantes de ambos ejes. Además, en las curvas se siente con más intensidad esa especie de inercia hacia afuera, de que constantemente se sienten animados los pasajeros que van colocados en los asientos de atrás de un auto, especialmente cuando las curvas se describen a gran velocidad.

Una tercera y muy sólida ventaja es que el asiento delantero no presenta tantas corrientes de aire. Ya sea un auto abierto o un salón con techo corredizo, ya esté el toldo extendido o no,

el hecho es que los pasajeros que van delante no sienten esos remolinos de viento frío que circundan las espaldas de los que van atrás. Queda aún una cuarta razón ventajosa también, aunque más desde el punto de vista de la sociabilidad. Aceptado el hecho de que los asientos delanteros son más cómodos, es evidente que, sea que vayan tres o cinco personas en el auto, tres de ellas preferirán ir sentadas en el lugar más conveniente y que mejores condiciones ofrece para conversar tranquilamente y sin molestias.

Con el arreglo indicado, el centro de gravedad se mueve más hacia adelante, que es justamente un ideal que, con el arreglo actual es difícil conseguir. Esto es tanto más notorio cuando el vehículo lleva además su porta-equipajes con gran peso y en tal circunstancia el centro de gravedad se corre muy atrás, lo cual no es conveniente para un adecuado manejo y marcha. El traslado de 80 kilos, que es el peso medio de un pasajero, hacia la parte delantera del auto, proporciona además al diseñador del vehículo un margen mayor para sus cálculos de diseño que se traduce en ventajas constructivas.

Finalmente, siguiendo siempre el principio «stream-line» de que hablábamos al comenzar, no se ve inconveniente para ensanchar la carrocería en su parte inmediata al bonete del motor, colocando los controles unos pocos centímetros más hacia un lado y desde el sitio que corresponde al borde posterior de los asientos delanteros, empezar a disminuir gradualmente el ancho de la carrocería hasta su borde posterior. El conjunto resulta así agradable a la vista y decididamente nuevo y elegante, a la vez que sobrio.

No sería raro, que estas ideas, que por lo demás responden a una evolución que ya se perfila en muchos modelos europeos de gran lujo, las veamos llevadas a la práctica en los automóviles del próximo año.

Variaciones sobre el mismo tema

# El Impuesto de Transportes

Asamblea de transportistas por aquí, huelgas de los mismos por allá... pero el panorama que se otea en el campo automovilístico sigue igual. La tributación continúa inmovible su marcha, y como ante la fuerza de la razón, la máquina estatal, palabra muy nuevecita, emplea la razón de la fuerza, aparentemente el gobernante hace oídos de mercader a las quejas de los gobernados.

A veces, en la conciencia de los pueblos, existe un sedimento de justicia, de honda raigambre, y cuya aplicación, individualizada, converge en el mismo punto. Lo que vulgarmente se dice: tomarse la justicia por su mano.

Y este fenómeno, agravado siempre por la propensión de nuestro carácter a la rebelión, de nuestro afán de desobediencia al que nos manda, hace que circulen al margen de la ley no pocas camionetas.

Yo no trato de enjuiciar el asunto en el punto de vista jurídico, de si hubo fraude, me limito o señalar el sentido psicológico.

Y los llevan también a adoptar esa resolución la necesidad de vivir. Existen infinidad de pequeños propietarios que, buscando el pan de cada día y dedicados en otros tiempos al transporte por carretera con elementos de tracción animal, se acogieron al nuevo medio de locomoción que rápidamente se hacía dueño de la carretera. Las facilidades de pago encontradas en el vendedor, les habría más ancho campo a este desplazamiento, y empezaron muy contentos, animosos, su nuevo *negocio*. Se encuentran ya la Patente Nacional, pomposo impuesto único, que poco a poco fueron vulnerándose en perjuicio mayor cada vez, como es consiguiente, de su industria, hasta llegar a los términos de

ensañamiento de la actualidad. Se les presenta un dilema: encerrar el camión, único medio de vida, o pagar a costa de su exigua ganancia. Ante la imposibilidad de adoptar ninguna de las dos soluciones, se arriesgan a circular al margen de lo preceptuado, considerando no puede haber un vigilante para cada camioneta, y menos aún en estos tiempos de inquietudes sociales. La viveza de ingenio y la socarronería le procurará medio, en el momento oportuno, para inventar cualquier fantasía que retire el peligro.

Y no creerlo humorada del articulista. Preguntad en la Recaudación de Rentas Públicas y os convenceréis del número importante de autos y camiones que circulan sin pagar Patente, y no digamos nada de los impuestos de transportes.

En realidad este problema se presenta a las empresas organizadas, al comerciante que marcha dentro de la ley—se dan muchos casos de esto—y por tanto sufren más los perjuicios.

Este elemento interesado no cesa de batallar en pos de un poco más de justicia. Se ha celebrado nueva Asamblea. Menudean las visitas al Ministro, amenazan con darse de baja en la contribución, pero es tan difícil tirar un negocio por la borda, abandonar tantos intereses intervenidos en la empresa...

No atiende el gobernante a los intereses económicos del país con un espíritu de justicia, es mayor su preocupación para sacar dinero y de ahí ese divorcio entre el gobernante y el gobernado, porque parece tiende cada cual a ver quién de los dos resulta engañado.

FRAY LEGO

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

Relación de los vehículos de tracción mecánica matriculados en la provincia de Córdoba durante el mes de Junio de 1932

Núm.	MARCA	NOMBRE Y APELLIDOS DEL PROPIETARIO	DOMICILIO
4898	Blits Opel (C).....	Don Andrés del Campo del Río .....	Córdoba
4899	Ford .....	» Francisco Gallardo Soto .....	Villanueva del Rey
4900	Ford (C).....	» Cristóbal Sánchez Fuentes.....	Rute
4901	International (C).....	» Alfonso González Hidalgo.....	Fernán Núñez
4902	Ford (O).....	» Carlos Fernández Domínguez.....	Fuencaliente (C. Real)
4903	Ford .....	» Francisco Montoro Carrero.....	Priego de Córdoba

En total, se han matriculado 6 vehículos, correspondientes a las siguientes marcas: Ford, 4; International, 1 y Blits Opel, 1.

## La producción automovilista en Alemania

A pesar de la crisis económica, la exportación alemana de automóviles se ha desarrollado de manera favorable durante 1931. La exportación de vehículos de turismo ha casi doblado en cantidad, pasando a 8.332 unidades contra 3.898 en 1930, disminuyendo por contra, en valor (21,72 millones de marcos contra 24,85 millones). Por otra parte se han exportado, 3.213 camiones de un valor de 20,14 millones de marcos, contra 1.927 camiones de un valor de 15,67 millones en el año anterior. La exportación de motocicletas se ha mantenido casi al mismo nivel del año pasado (7.085 unidades) de un valor de 7,78 millones de marcos (6,02 millones) en 1930. Teniendo en cuenta la exportación de piezas de recambio (1.067 millones de marcos) y la de los motores (3,79 millones) la exportación total se ha elevado en 1931 a 63,81 millones contra 56,9 millones en 1930, o sea a pesar de la baja de los precios, un aumento de valor en las exportaciones de un 11 por 100.

Al mismo tiempo la importación de automóviles ha sido reducida casi a la mitad. Se ha elevado en valor a 34,01 millones, contra 70,92 en 1930. Se han importado 3.262 vehículos de turismo y chasis (190, 11.014), 110 camiones (386) 1.841 motocicletas (4.485), 6.651 motores de automóviles (21.067 y 75.684 quintales de piezas de recambio (133.522)). Mientras que en 1930 la balanza del comercio exterior del automóvil arrojaba (teniendo en cuenta los vehículos extranjeros montados en Alemania) un saldo pasivo de 13,94 millones de marcos, en 1931 existe un excedente de exportación de 29,80 millones de marcos.

## EL NUEVO AUSTIN

La gran marca británica Austin, ha lanzado al mercado un vehículo análogo al pequeño Fiat. Sin duda estos dos modelos, italianos e inglés, son una réplica al «Ford europeo».

El nuevo Austin, llamado «Tenfour», es un cuatro cilindros con válvulas laterales de 63 por 89, cilindrada 1125 centímetros cúbicos, encendido por batería y 4 velocidades. Este coche que puede alcanzar los 92 kilómetros por hora, se vende en Inglaterra, conducción interior, al precio de 168 libras (alrededor de 7.500 pesetas).

# Nuevo Taller Mecánico

para reparación de  
automóviles y ma-  
quinaria en general.



PROPIETARIO:

## Rafael Rodríguez

Reyes Católicos, 7 duplicado

TELÉFONO 1662

CORDOBA



Reparación de automóviles, tractores  
agrícolas, motores de aceites pesados  
y maquinaria en general.



## Pintura "Duco"



Personal competente y especializado

Precios económicos

SE FACILITAN PRESUPUESTOS

**AVANCES DE LA TECNICA**

**El transporte comercial por camiones de aceite pesado**

En estos días de terrible competencia, en que es necesario hacer grandes economías para que los negocios rindan beneficios, es de interés saber cómo puede mantenerse la eficiencia al par que se reducen los costes. Esto se refiere especialmente al transporte comercial, con el que se están haciendo ahora muchos experimentos. Recientemente se ha llevado a cabo uno muy interesante con dos camiones de motor de aceite pesado, el cual ha batido muchos records en un recorrido de una distancia de 560 millas, de Londres a Aberdeen.

Los vehículos son camiones comerciales Armstrong-Saurer con remolques, con una carga cada uno de 16 toneladas. El detalle más notable del viaje fué el del consumo de combustible. En lugar del del aceite pesado, que por lo común se usa en estos camiones y que puede comprarse a unos cuatro peniques el galón (4 1/2 litros aproximadamente), se empleó lubricante de desperdicio que se saca de los sumideros de automóviles ordinarios y que, en general, se tira. El coste total del combustible consumido por cada camión en transportar su

carga por las 560 millas, fué el de una libra esterlina aproximadamente, coste considerablemente menor que el de cualquier otra clase de combustible para tal viaje.

A pesar de las dificultades de camiones de superficie helada y de densa niebla en algunos sitios, la distancia total fué recorrida en 31 horas y aun con cargas tan grandes no hubo dificultad alguna en la forzada marcha por las cuestas de la Cordillera Penine, o por los montañosos distritos de las «Highlands».

Un detalle de los motores de estos camiones Armstrong-Saurer, es una super-transmisión, con ocho velocidades hacia delante que aumenta la fuerza y la flexibilidad de la impulsión, y que da por resultado menos depreciación y menor consumo de combustible. Los fabricantes dicen que con la super-transmisión se ha alcanzado una velocidad de 75 millas por hora.

Además de la baratura del combustible que se emplea en estos camiones de motor de aceite pesado, tiene la ventaja de que apenas hay peligro de que se incendien, lo cual tiene gran importancia, tanto para el transporte de mercancías como de pasajeros. Los motores funcionan también más fríos y más limpios que las unidades de gasolina.

Hay el proyecto de inaugurar un servicio regular de vehículos de aceite pesado entre Londres y Alberdeen para el transporte, principalmente de artículos alimenticios.

**GARAGE ESPAÑOL**

PROPIETARIO:

**JOSÉ BALTANÁS RÚS**  
**LUCENA**

Taller de reparaciones de automóviles—Soldadura autógena. Rectificado de cilindros.—Carga de Baterías.—Pintura Duco, de resultado inmejorable, empleándose personal técnico y materiales de excelente calidad.

Esta casa dispone, debidamente reparados, para poderse acoplar en breves horas, motores «Ford» y «Chevrolet», de cuatro y seis cilindros.—Direcciones rectificadas y ajustadas para los mismos diferenciales.—Dinamos Delco-Remy acoplables al «Ford» modelo A

- - - PRESUPUESTOS GRATIS - - -

San Pedro, 31 - Teléfonos, 42 y 105

Relación de las autorizaciones de 2.<sup>a</sup> clase para conducir vehículos con motor mecánico expedidas por la Jefatura de Obras Públicas de esta provincia durante el mes de Junio de 1932

Del número 5.519 al 5.532

Don Antonio Díaz Sánchez, vecino de Lucena; don Francisco Vargas Avila, de Cabra; don Manuel León Muñoz, de Palma del Río; don José García Monterrubio, de Peñarroya-Pueblonuevo; don José Gutiérrez Aparicio, de Córdoba; don Cristóbal Coletto Repullo, de Rute; don Antonio Coletto Repullo, de Rute; don José Millón Barrera, de Bujalance; don Alfonso de Cacho Cruz, de Fuente-Obejuna; don Manuel Arjona García, de Priego de Córdoba; don Gregorio Sánchez Moscoso, de Rute; don Francisco Domínguez Pérez, de Azuaga (Badajoz); don Francisco Ferrera Arévalo, de Dos Torres y don Vicente Cañete Carrillo, de Luque.

Relación de las autorizaciones de 1.<sup>a</sup> clase para conducir vehículos con motor mecánico de 2.<sup>a</sup> y 3.<sup>a</sup> categoría expedidas por la Jefatura de Obras Públicas de esta provincia durante el mes de Junio de 1932

Del número 986 al 989.

Don José Andrés Molina, vecino de Granada; don Florián Téllez Fernández, de Peñaflor (Sevilla); don Julio del Pozo Baena, de Córdoba y don Cirilo Gutiérrez Pérez, de Ciudad-Real.

---

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

---

**Bujías**

SE DESLIZA COMO UN  
RAYO SOBRE LAS  
AGUAS GRACIAS A SU  
BUJIA SIEMPRE EFICAZ  
Y SEGURA

**CHAMPION**



---

**PIDALAS EN SU GARAGE**

---

## LA MALA CIRCULACIÓN

Es costumbre inveterada de todos cuantos peatones van por la calle el de marchar mal o distraídamente, pero se dan casos que llaman más la atención, precisamente por parecer personas habituadas al tráfico intenso de las grandes urbes.

Que un paleta marche por su izquierda, es cosa que a nadie puede extrañar, por la sencilla razón de que muchos de ellos ignoran dónde tienen la mano derecha; pero personas que visten y miran a lo altivo, que vayan por medio de la calzada o leyendo un periódico, o tan distraídamente que desorienten a un conductor de vehículo, eso sí que es lamentable.

Y se da el caso, muy repetido por cierto y más aún lamentable, que pillas a uno de esos grandes señores que después de tocarles la bocina, el claxon, y hasta chillarles, aún se vuelven airados y ofendidos, como si se les hubiera insultado, para increparle duramente y llamar bárbaro al conductor.

Antes de haber el número de vehículos que actualmente hay y de que pudiera haber el dominio que generalmente predomina, el ir a una marcha un poco acelerada era verdaderamente, más que una temeridad, una imprudencia, pero hoy que pueden pararse los coches en tres metros, es verdaderamente asombroso lo que sucede.

Cuántas y cuántas desgracias ocurren que son absoluta y únicamente culpa del peatón, y sin embargo, nunca se reconoce así y se pena al conductor.

Pues y de aquéllos que se ponen delante de un coche y empiezan a bailar, como si fueran epilépticos... de éstos, los más, luego chillan e insultan y se crecen en el furor del paroxismo, viendo en cada conductor un ser poco menos que salvaje, siendo así que debía ser al contrario.

En plazas tan espléndidas como la de Emilio Castelar, en las que hay soberbias aceras, la gente le da por ir por medio y todavía algunos gritan y reclaman su derecho a ir por la calle.

Si bien se analiza ¿quién es el que jurídicamente tiene más derecho a la calle, el vehículo o el peatón? ¿No tiene el peatón acera para circular? ¿Le cobra algo el municipio por el derecho de ir por la calle? ¡Al conductor, sin embargo, se le cobran impuestos y más impuestos por poder circular.

¿Qué dirían los peatones si los coches subieran por las aceras? Protestarían, chillarían—

y con razón—, y sin embargo, no se quieren avenir, a ir ellos por su sitio para dejar el paso libre a los vehículos y evitarse al mismo tiempo los consiguientes disgustos.

Y es que hay declarada una guerra a muerte entre el peatón y el conductor. ¿Quién vencerá a quién?

Yo creo sinceramente que el peatón, porque a este paso harán ir a los coches por el aire, para poder ir ellos por donde les dé la gana.

F. GUIXERES RIGLINI

## BOCINAZOS

¡Paf...!

En Francia se puso en ensayo ha bastante tiempo una automotriz, denominada «Autorial».

El coche circula con gran éxito por la red que explota una Compañía de tranvías a una velocidad bastante grande y en recorridos muy difíciles.

Pesa el vehículo 2.300 kilogramos; su motor, de 20 caballos, consume de 16 a 18 litros de esencia por 100 kilómetros y la velocidad media es de 50 a 55 kilómetros.

Un dispositivo automático, da a las ruedas del coche la orientación que se quiera en las curvas y las vuelve a la posición normal en línea recta, sin que tenga que intervenir para nada el chofer.

Con este invento, se espera realizar importantes economías y pronto el uso del «Autorial» será utilizado en las principales redes de tranvías de todo el mundo.

Ha sido muy comentado el «raid» de los auto-orugas a través del Sahara. Los periódicos han publicado extensas informaciones, con pintorescos detalles del viaje por el desierto.

La comunicación de los excursionistas con París, se hizo muy deficiente, porque los despachos llegaban muy tarde, a consecuencia de las dificultades que ofrecía su transmisión.

Desde el Sahara sólo se puede radiografiar de día, porque de noche, se perciben ciertos ruidos, que técnicamente se llaman «parasitarios», los cuales destruyen la claridad de las ondas.

El «raid», pues, ha constituido un verdadero triunfo para el automovilismo y para el valor inaudito de sus realizadores.

JUAN VIRAJE

## 35.708.736 vehículos a motor en el mundo

Según las últimas estadísticas que los técnicos estiman como bien documentadas, en 31 de diciembre último circulaban por el mundo 35.708.736 vehículos a motor, repartidos como sigue:

Estados Unidos .....	26.124.319
Resto de América .....	2.013.977
Europa .....	5.860.320
Oceanía .....	772.887
Asia .....	566.353
Africa .....	370.880

El resto europeo es parcialmente:

Francia .....	1.695.000
Inglaterra .....	1.557.130
Alemania .....	688.136
Italia .....	285.042
España .....	177.000
Suecia .....	155.000
Bélgica .....	150.000

Bélgica es el país que cuenta con mayor número de coches por kilómetros cuadrado y por kilómetro de ruta.

Estados Unidos conserva el récord de número de coches comparativamente con el de habitantes.

En algunos Estados, como Kansas, California, Nebraska, Nevada, Colorado, etc., se cuentan tres habitantes por vehículo.

Un dato interesante. Los 26 millones de vehículos que circulan por Estados Unidos, pagan un total de 881 millones de dólares por tasas (comprendido el impuesto sobre el carburante): un promedio de 34 dólares por año y vehículo.

La producción actual de vehículos por tipos de motor es:

Cuatro cilindros, 33 por ciento.

Seis cilindros, 52 por ciento.

Ocho cilindros o más, 15 por ciento.

El 96 por ciento de los vehículos que se construyen lo son con carrocería cerrada.

## El automóvil en el campo

Se calcula que de los 26.500.000 vehículos automóviles, que hay actualmente en los Estados Unidos 5.677.500, es decir, el 21,4 por ciento son de propiedad de los agricultores. Para detallar más estas cifras, diremos que de todos los automóviles de pasajeros hay 4.910.300 en las haciendas, lo que equivale al 21,2 por ciento del total, y de todos los camiones, 767.200, lo que equivale al 22,8 por ciento del total de estos vehículos comerciales.

El 36 por ciento de la labor agrícola de los Estados Unidos se hace por medio de fuerza motriz. En una investigación llevada a cabo recientemente por la American Research Foundation, se averiguó que en el año 1929 los camiones y tractores rindieron un servicio de hora de caballos de fuerza 6.700.000.000, comparadas con 2.950.000.000 horas en 1924.

## Del último "Record" mundial de velocidad automovilística

Como se recordará, el corredor automovilista Sir Malcolm Campbell logró superar a fines del mes pasado su anterior «record» de velocidad, alcanzando la fantástica cifra de 408'700 km. de media horaria, sobre un doble recorrido de 19.308 km., que efectuó sobre la playa de Daytona.

En relación con esta hazaña deportiva, es interesante el detalle de que el «as» mundial, con muy buen acuerdo, eligió para su intento de recorrido, los famosos neumáticos «Dunlop», que una vez más tuvieron oportunidad de demostrar sus altas cualidades y amplia superioridad, ya que la prueba total se realizó con las mismas ruedas y neumáticos, a pesar de estar autorizado el corredor, según las reglas establecidas, a cambiar su equipo al finalizar la primera etapa del recorrido.

## EL MANANTIAL

## Vda. de José Laguna Fuentes

Gran depósito directo de todas clases de aguas minero medicinales marcas nacionales y extranjeras  
— VENTA AL POR MAYOR Y AL DETALL —

Despacho: Calle de Sevilla núm. 9 - Teléfono 1002 - CORDOBA

# CAMIONES DODGE BROTHERS

El más fuerte :-: El que más rinde  
El que más dura :-: El más económico

Representante para Córdoba y su provincia:

**Manuel García de la Plaza**  
Gran Capitán, números 27 y 29 :-: CORDOBA

---

## 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.

OFICINAS

Inspección General de Andalucía:

**Valeriano Moreno**

**Conde de Gondomar, 1**

Delegado General de la Provincia:

**Antonio Areales Colinet**

**CORDOBA**

---

---

# El libro del día

▲  
**Precio:**

Si desea estar bien informado de todas las Leyes, Decretos y demás disposiciones dictadas hasta la fecha por el Gobierno de la República, relativas al problema agrario, adquiera el interesante libro que - - acaba de editarse, titulado - -

▲  
**4'50 ptas.**  
▼

## «Derechos y Deberes de los Agricultores»

**Pedidos**

indispensable en sus reclamaciones para los propietarios, arrendatarios y obreros.

**Calle**

**al**

**Moreria, 14**

**«Centro**

**principal**

**Periodístico»**

Remitiendo su importe por Giro Postal o a Reembolso

**CORDOBA**

### ¡EL VERDADERO LIBRO DE LOS AGRICULTORES!

---

---