



217

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

GARAGE ESPAÑOL

PROPIETARIO:

JOSÉ BALTANAS 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, 13 - Teléfonos, 42 y 105

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 CORDOBA

CORDOBA AUTOMOVILISTA

Año XI

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. 217

Oficinas: Morería, 14, pral.

DIRECTOR: FRANCISCO QUESADA

TELÉFONO NÚM. 1000

1.º DE SEPTIEMBRE DE 1933

Las iniciativas de las industrias automovilísticas en Inglaterra

Sabido es que actualmente las fábricas inglesas de automóviles se están esforzando en alcanzar lugar preeminente en la industria automovilística mundial. Buena prueba de ello son las declaraciones hechas por el conocido industrial inglés Sir William R. Morris, propulsor de las fábricas de vehículos que llevan su nombre.

En vista de la aceptación, siempre en aumento, que tienen en el mercado mundial todos los tipos de sus vehículos, Sir William Morris ha decidido consolidar las exportaciones de la totalidad de sus diferentes fábricas, habiendo fundado a tal fin una nueva sociedad cuya razón social es «Morris Industries Exports Ltd.» y cuyo capital asciende a 250.000 libras (de pesetas 10.000.000).

En manos de la nueva sociedad está la exportación de los productos de la Morris Motors Ltda., Wolseley (1927) Ltd., Morris Commercial Cars Ltd. y The M. G. Car C.º Ltd., que comprenden una gama completa de automóviles de turismo y camionetas Morris, automóvi-

les Wolseley, camiones ligeros y pesados Morris Commercial, automóviles «sport» M. G. y motores marinos e industriales Morris.

Variedad de Modelos

Ya han demostrado en todos los mercados su calidad estos artículos de las varias fábricas de Sir William Morris, habiendo tomado su exportación en los últimos diez años un incremento notable. Es tan variada la gama de vehículos que ofrece la Morris Industries Exports Ltd. que con seguridad puede afirmarse que las posibilidades de éxito serán aún mayores, no solo para la nueva sociedad, sino también para las varias entidades que en todas las partes del mundo actuarán como distribuidores de la nueva organización.

La nueva empresa comienza bajo augurios muy favorables, en una época en que los horizontes comerciales están más despejados que desde hace muchos años, y animada por la ili-

mitada confianza que tiene Sir William Morris en el porvenir de la industria y del comercio mundiales.

Ventajas para el público

Entre las muchas ventajas de que disfrutará los compradores como consecuencia de esta centralización, existe la de las inmensas posibilidades comerciales que significa una concentración de las distintas fábricas.

Tal es la variedad de los productos que maneja la Morris Industries Exports Ltd. que, cualesquiera que sean las necesidades de transporte de algún interesado, puede fácilmente cubrir las la Compañía. Los compradores de cualesquiera de sus muchos productos, además de beneficiarse de los recursos y de la gran experiencia del grupo entero, tienen a su disposición una amplia organización que cuida del servicio después de la venta, y que está constituida por las Compañías subsidiarias Morris,

los delegados de la fábrica, los distribuidores y los concesionarios, todos los cuales ofrecen un servicio local eficaz y rápido.

Un Consejo de Administración de altura — —

El Consejo de Administración de la nueva compañía, de la que es Consejero Presidente Sir William Morris, está integrado por personalidades de gran realce, y patentiza los enérgicos esfuerzos que se están desarrollando para conseguir un aumento en el comercio de exportación británico. El cargo de Consejero Delegado lo desempeña don S. G. K. Smallbone, que ha sido colaborador de Sir William Morris desde 1914, y que últimamente ha realizado extensos viajes relacionados con el comercio de la fábrica Morris en ultramar.

El Consejo de Administración lo forman: Don Leonard P. Lord (Consejero Delegado, Morris Motors Ltd.), don W. Cannell (Conse-

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.

jero Delegado, Wolseley Motors (1927) Ltd.), don Oliver Boden (Consejero Delegado, Morris Commercial Cars Ltd), don Cecil Kimber (Consejero Delegado, M. G. Car C.º Ltd.) y don C. H. Chichester Smith, que durante algunos años ha sido Director de Exportación de Morris Motors Ltd.

Extenso campo de acción

Además de las actividades más arriba descritas, la Morris Industries Exports Ltd. explotará las distintas compañías subsidiarias Morris, ya establecidas en varias partes del mundo. Entre estas entidades (todas ellas, por cierto, tienen grandes stocks de piezas de recambio para el suministro inmediato a los distribuidores y concesionarios), las más importantes son: Morris Industries (India) Ltd., Bombay; Morris Industries (S. A.) (Proprietary) Ltd., Ciudad del Cabo; N. V. Morris, Automobiel fabrieken, Holanda, y Morris Commercial Agency (Continental) S. A., Bélgica.

Fácilmente se comprenderá que esta empresa constituye el esfuerzo más ambicioso que jamás haya realizado la industria automovilística inglesa para incrementar su negocio de exportación, y resulta muy significativo que sea precisamente Sir William Morris, cabeza de la mayor organización industrial inglesa y de una de las más importantes fábricas de automóviles del mundo, en el que haya tomado esta iniciativa.

Cifras notables — —

No estará de más citar algunas cifras acerca de las distintas fábricas, cuyos productos exporta la Morris Industries Exports Ltd.:

Morris Motors Ltd.—Las fábricas de Cowley, cerca de Oxford (Inglaterra), cupan una superficie de más de 33 hectáreas y emplean más de 4.000 obreros. La capacidad de producción anual es de 100.000 unidades.

Las ventas de los coches Morris, fuera de Inglaterra, han aumentado extraordinariamente en estos últimos años. Se vendieron en 1932 40 % más que la temporada anterior, y en 1933 continúa el aumento.

Fábrica de Motores Morris, Coventry.—En ella, se construyen los distintos motores para los vehículos Morris, con ayuda de la más moderna maquinaria y de los instrumentos más exactos que hasta la fecha se han inventado. Cubre casi 20 hectáreas de terreno y da empleo a unos 2 600 obreros.

Wolseley Motors (1927) Ltd.—La central de esta compañía está en Birmingham, donde ocupa la fábrica una superficie de 30 1/2 hectáreas y trabajan más de 5 000 obreros.

Se especializa esta casa en la fabricación de modelos de 6 cilindros, en particular el célebre «Wolseley Hornet» de 12 HP., que ha obtenido marcado éxito el año pasado.

Morris Commercial Cars Ltd.—Esta fábrica de camiones, también enclavada en Birmingham, en Adderley Park, es una de las mayores del mundo. Cubre una superficie superior a los 61.300 metros cuadrados y facilita trabajo a 2.250 obreros.

Recientemente, la Morris Commercial Cars Ltd., lanzó una serie completamente nueva de vehículos, entre ellos, una de camiones de 1 1/2, 2 y 3 toneladas, de 25/55 HP., 4 y 6 cilindros, con mando normal o delantero.

M. G. Car Cº Ltd.—Esta fábrica, sita en Abingdon-on-Thames, ocupa 26 100 metros cuadrados de terreno y emplea a 500 obreros.

Los coches «sport» marca M. G. han tenido notable aceptación, casi desde el mismo momento en que el primer M. G. se fabricó, hace 10 años, a título de prueba. El M. G. Midget, fué el primer automóvil de 750 centímetros cúbicos que alcanzó una velocidad de 160 km. por hora, y el primero que cubrió una distancia de 160 km. en una hora. Esta misma marca posee todos los records internacionales de la clase H establecidos hasta la fecha.

Considerando en conjunto las fábricas arriba enumeradas, la «Morris Industries Exports Ltd.» representa, pues, la actividad exportadora de una vasta organización con terrenos de 93 hectáreas, en los cuales, el espacio destinado al proceso de fabricación es de 364.493 metros cuadrados, un personal aproximado de 15.000 obreros y una nómina media semanal de 2.120.000 pesetas.

Relación de las autorizaciones de 2.^a clase para conducir vehículos con motor mecánico expedidas por la Jefatura de Obras Públicas de esta provincia durante el mes de Agosto de 1933

Del número 5.813 al 5.841

Don Eugenio Muñoz Peinado, vecino de Córdoba; don Rafael Gómez Cobos, de Córdoba; don Enrique de la Torre Olmo, de Espiel; don Aquilino Solís Gálvez, de Herrera (Sevilla); don Enrique Cantero Bergillos, de Córdoba; don Rafael Servián Hidalgo, de Córdoba; don José González Meneses Rodríguez, de Cabra; don Antonio Jiménez Romero, de Ecija (Sevilla); don Manuel Corazón Molina, de Córdoba; don Laureano Calvillo Jiménez, de Villa del Río; don Rafael Vergara Navas, de Doña Mencía; don Ramón Molinero Roldán, de Herrera, (Sevilla); don Federico Gómez Cotta, de Bujalance; don Miguel Mohedano Díaz, de Villanueva de Córdoba; don Manuel Cruz Ecija, de Rute; don Justino Gracia Palacios, de Espejo; don Clemente Cruz Gómez, de Baena; don Alejandro González de la Torre, de Córdoba; don Eduardo García Guio, de Cabra; don Francisco Díaz López, de Villanueva de Córdoba; don Vicente Alcalá-Zamora Gómez, de Priego de Córdoba; don José de Prado Santaella, de Baena; don José Aguilar de los Reyes, de Córdoba; don Florencio Caballero Escribano, de Hinojosa del Duque; don Manuel Lorca Morales, de Montefrío (Granada); don Avelino Ruiz Tenllado, de Rute, don Manuel Juncal Méndez, de Bujalance; don Manuel Amo Moyano, de Cañete de las Torres y don Francisco Alcázar Reyes, de Córdoba.

Relación de las autorizaciones de 1.^a clase para conducir vehículos con motor mecánico de 2.^a y 3.^a categoría expedidas por la Jefatura de Obras Públicas de esta provincia durante el mes de Agosto 1933

Del número 1.028 al 1.043

Don Antonio Pérez Cruz, vecino de Montoro; don Isidro Calduc Cabedo, de Córdoba;

don Rafael Gómez Cobos, de Córdoba; don José Muñoz Molina, de Córdoba; don Vicente Calduc Cabedo, de Córdoba; don Sebastián Delgado Bermejo, de Los Blázquez; don Rafael Couñago Jiménez, de Córdoba; don Ceferino Márquez Requena, de Montilla; don Miguel Muñoz Cáceres, de Palma del Río; don Antonio Plá Jurado, de Hinojosa del Duque; don Eduardo García del Amo, de Cabra; don Juan Hurtado Onieva, de Palenciana; don Ignacio Peinado Galán, de Dos Torres; don Domingo López Fernández, de Torrecampo; don Juan Sánchez Otero, de Carcabuey y don Arturo Cobos Carrillo, de Almedinilla.

Banco Español de Crédito

Capital: 100 millones de pesetas

Domicilio social: Alcalá, núm. 14, Madrid

SUCURSAL DE CÓRDOBA

CLAUDIO MARCELO, 21 Y 23

(EDIFICIO DE SU PROPIEDAD)

Caja de Ahorros

Intereses que se abonan 3 1/2 % anual - Libretas máximum 25.000 pta.-

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 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.

RESPONDIENDO A UNA DAMA

Una dama que conduce, nos escribe preguntando como puede ser que un de 8 cilindros no sea de mayor gasto de funcionamiento que otro de menor número de cilindros. Se refiere la dama a mi manifestación de que nuestro actual Ford V-8 desarrolla, por litro de gasolina, mayor potencia que ningún otro de los coches que hemos construido.

El sistema de 8 cilindros no significa el aumento de dos o cuatro elementos más de consumo de combustible. No es—poniendo un ejemplo del caso—un motor de 4 cilindros multiplicado por dos. Nuestro motor de 8 cilindros toma la provisión de gasolina correspondiente a un 4 cilindros corriente, y la *divide en ocho porciones*. ¿Cómo?

Reduciendo cuatro grandes explosiones a ocho explosiones menores, aseguramos suavidad y funcionamiento silencioso. Al hablar del sistema de ocho cilindros, se indica *la manera* de consumir el combustible, no *la cantidad*. Es la diferencia que hay entre subir una escalera en cuatro grandes saltos, y subirla por ocho peldaños corrientes.

Dos cosas hay que consumen gasolina-de-

fectuosa concepción en el plano de construcción del motor, y peso inútil del coche. Además de poseer un motor que extrae de la gasolina una altísima proporción de potencia, el Ford V-8 cuenta con un chasis y una carrocería ligeros pero de gran resistencia, combinando estos elementos en forma que no haya desaprovechamiento de fuerza aplicada a mover excesos de peso.

La única prodigalidad que puede darse en el motor del Ford V-8, radica en su construcción. La prodigalidad es nuestra—la economía es de usted.

En su conjunto, esta cuestión de la economía en materia de automóviles, requiere una aclaración. Un coche económico reporta economía todo él. Precio de compra, gasto de funcionamiento, conservación, todo tiene su función propia. Si lo que usted ahorra en gasolina, lo pierde por otro concepto en el coche, no podemos decir que haya tal economía.

Por lo que respecta a la conservación, nuestros agentes afirman que, en los últimos años, las mejoras del coche Ford han reducido en un 50 por 100 su trabajo de reparaciones.

En cuanto a precio por calidad—juzgue usted misma.—*Henry Ford.*



**DESECHE SUS BUJIAS VIEJAS,
DEMASIADO GASTADAS... INSTALE
NUEVAS CHAMPION y
DISFRUTE DE UN
AUTOMOVIL
RAPIDO Y SUAVE**

Bujías
CHAMPION
PIDALAS EN SU GARAGE



CONFUSIONISMO Y MALESTAR

LOS TRANSPORTES MECANICOS EN ESPAÑA

Cada día son más numerosos y expresivos los síntomas de malestar que se advierten en esta industria. Es realmente insoportable ya todo lo que en nuestro país sucede con ese importantísimo factor de la vida nacional.

En 1932 las organizaciones patronales se vieron obligadas a ir a un paro, no sin exponer previamente cuál era la grave realidad en que se encontraban, pues no podrían pagar las patentes si no se les hacían bonificaciones, y mucho menos podrían hacer frente a los aumentos en el precio de la gasolina y a los nuevos impuestos aprobados por las Cortes.

Después del paro, el señor Carner dió una nota a la Prensa, en la cual, entre otras cosas, se decía lo siguiente:

«Se trata de intereses distintos, pero no opuestos, y como el asunto es vasto, debe estudiarse por grupos de problemas. Los industriales que utilizan el motor como medio de trabajo, con motivo de los impuestos votados por el Parlamento, han ceñido su reclamación al «aspecto tributario, que, naturalmente, es muy importante», pero no es el único a resolver. Me consta que mi compañero, el ministro de Obras Públicas, tiene en estudio un proyecto de conferencia de los varios sectores interesados en la industria del transporte por ferrocarril y por carretera y preparen la solución justa de los distintos problemas, «uno de los cuales es el tributario», y a satisfacción de todos».

La Conferencia del Transporte fué convocada, y como vocales representando al transporte mecánico fueron nombrados «cuatro», tres de ellos catalanes, que se opusieron al paro, y de los tres, dos explotan, en distintas provincias, un número considerable de kilómetros de exclusivas de línea; mejor dicho, disfrutan de los beneficios de la concesión, que han cedido a otros en subarriendo.

En la inauguración de la Conferencia, a la

que asistió el ministro de Obras Públicas, éste, al terminar su discurso, invitó a los que desearan hacer uso de la palabra. Después de hablar el representante de los ferrocarriles, lo hizo el de los taxis, quien solicitó del ministro fuera ampliada la Comisión con objeto de que en ella estuviera debidamente representado el transporte mecánico de España, ya que los representantes catalanes habían de tener en breve su Estatuto, no interesándose, por tanto, lo que se legislara relacionado con esta materia.

El ministro, de manera rotunda, se negó a este justificadísimo ruego del representante de taxis, quien no pudo, por cierto, intervenir en las discusiones de la Conferencia por haber sido encarcelado primero, y deportado más tarde, a pesar de estar en libertad decretada por el juez. No se cubrió el puesto que dejaba vacante, señal ésta, como tantas otras, de que lo que se quería por las autoridades era aplazar indefinidamente la resolución del problema del transporte mecánico. No hubo ni intento de estudiarlo a fondo. A pesar de que, a raíz del conflicto, hubo algunas esperanzas de que el Gobierno se decidiría a resolver de una vez la cuestión, esperanzas basadas en la nota del ministro de Hacienda, cuyos principales párrafos quedan transcritos.

No resolvieron nada y lo agravaron todo. Es inaudita tanta torpeza, sólo explicable por desconocimiento cerril del asunto o incompreensión de extraordinaria gravedad. Pero no fué por esto. Se ha visto claro, en cuanto a las causas de esa conducta, al manifestarse por los socialistas que necesitaban la municipalización de los servicios de transportes, llegando a pedir al alcalde que el Ayuntamiento se incautara de los automóviles de alquiler y fueran entregados a ellos; lo que era imposible, porque la industria en general está individualizada, o sea que la mayoría de cuantos la integran son dueños de

una herramienta de trabajo, tanto, que en algunas ocasiones hemos pedido que esa herramienta fuera considerada como patrimonio familiar inembargable, a lo que se han opuesto siempre los socialistas, que no tienen otra aspiración que la de destruir a los pequeños propietarios, que son sus mayores enemigos, argumentando falsamente que éstos, de obreros, vivirían con más desahogo y menos preocupaciones.

Por todo esto, muchos modestos industriales del transporte están en una situación angustiosa, pasando mil necesidades, y muchísimos obreros patronos, que son dueños de un camión, camioneta o taxi, como asimismo los conductores. Pobres gente indefensas, condenadas a la miseria y al hambre porque a los señores socialistas sólo les interesa legislar para destruir, como hemos dicho, de una manera implacable y criminal al pequeño propietario.

Esta, y no otra causa, es la que puede justificar la lluvia de impuestos que gravan al automóvil industrial desde que los socialistas usufructúan las ventajas del Poder: Patente nacional, canon de carreteras, verificación de aparatos, aumentos sobre la gasolina y otros más establecidos, sin tener en cuenta que la capacidad tributaria en transportes es casi nula, como lo demuestra que muchos industriales hayan tenido que dejar que les embarguen los vehículos por falta de pago de esas contribuciones. Medio éste por el cual los socialistas se aproximan a la consecución de su objetivo de que por la ruina de los propietarios de taxis o camiones se les entreguen los vehículos embargados.

Al tratar con las autoridades una y otra vez la batallona y esencial cuestión de los impuestos, aquéllas repetían: «Es preciso recaudar más», a lo que replicábamos que la industria no naba más de sí, que era imposible soportar más tiempo la carga de tantísimo tributo agobiador, por lo que había de llegar inevitablemente el momento en que nos fuera imposible pagar.

Ya se ha llegado a esta situación en muchas poblaciones. Si los impuestos no pueden co-

brarse, se produce la inevitable perturbación y la autoridad queda en ridículo; y si los impuestos se cobran, ha de ser mediante un verdadero saqueo, que hará derrumbarse trágicamente a la industria y alentar en ella un ansia poderosa de gravísimas represalias.

Pero que no se atribuya responsabilidad alguna a las organizaciones de esta industria por las determinaciones que adopte. Eso sería una torpeza y una injusticia más. La responsabilidad ha de recaer íntegra sobre quienes alentaron esperanzas, que luego, con su desatinada conducta, defraudaron por completo, burlándose despiadadamente de intereses que no por ser humildes han de merecer menos respeto al Poder público.

Contra esta actitud no cabe más que el estrechar las filas, realizar en la industria una verdadera obra de unión contra la de desunión que los socialistas llevan a cabo.

No cabe contra esto, repetimos, más que unión, unión y unión de todos los que quieran vivir una vida de trabajo remunerador y que estén dispuestos a no tolerar atropellos, ineficaces para la sociedad en general y útiles sólo para los que defienden y quieren aplicar en nuestra patria una criminal doctrina marxista, de infame lucha de clases. No por los caminos de la política, con tanta razón desacreditada en España, sino por los patrióticos y justos de una común armonía de todos los intereses, supeditándolos al interés nacional, son por los que estos hombres del trabajo, que no pedirán más que se les respete el derecho a la vida, han de lograr el triunfo.

Un espectador

El Salón de París, en Francia

El próximo Salón del Automóvil de París, tendrá lugar del 5 al 15 de octubre próximo. El Comité de organización ha decidido durante su última reunión, que este Salón agrupe por vez primera los coches de turismo, camiones, autobuses, carrocerías, accesorios, bicicletas, motocicletas, artículos de deporte, camping, etcétera, etc.

Lea Vd. CORDOBA AUTOMOVILISTA

Coches baratos y coches de precio económico

«No nos dedicamos a la construcción de un coche de bajo precio; el coste de fabricación de nuestro coche es bastante alto.

Pero vendemos un coche de alta calidad a precio bajo.

En casi cada coche Ford 8 cilindros que, hasta hoy, hemos construido en lo que va de año, el coste de construcción ha sido mayor que el precio de venta. Por consiguiente, hemos de confiarnos al volumen de ventas para compensar la diferencia.

La razón es muy sencilla: un fabricante que ofrece un producto de buen valor intrínseco, sabe que ha de perder dinero en las primeras unidades que vende, ya que no puede cargar íntegramente sus cifras de coste a los primeros compradores.

Ahora bien, por lo que afecta al comprador, el caso es distinto; no se le puede pedir que sufra pérdida alguna en el coche. Este ha de darle rendimiento por todo su valor desde el primer momento, y debe seguir así durante varios años.

Hay dos factores que hacen posible nuestra

combinación de precios bajos con calidad de alto coste:

- 1: La producción en masa.
- 2: La circunstancia de no haber más que un sólo beneficio.

Primeramente, fijamos nuestro precio de acuerdo con lo que es equitativo para el público, a base de la economía de que disfrutamos en la producción en gran escala. Luego, para poder justificar y mantener nuestro precio bajo, debemos hacer que las ventas sean también en gran volumen.

De ello se infiere la razón de que un coche que es realmente elevado de coste de construcción, sea, no obstante, económico de adquisición.

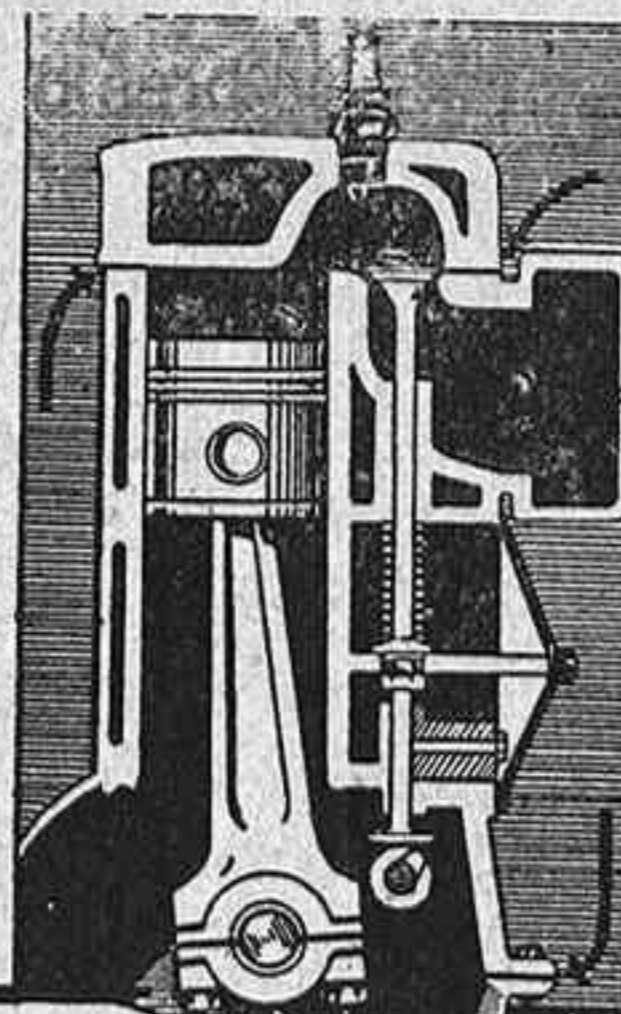
Hay diferencia entre un coche *barato* y un coche de calidad a *precio económico*.

Los precios Ford se establecen siempre en forma que hace ventajosa la compra.

Los negocios prósperos y duraderos han de producir ganancia al comprador y al vendedor—no al vendedor solamente. Y de entre ambas ganancias, la del comprador ha de ser, relativamente, la mayor.

A nosotros nos sale a cuenta vender el For V-8, porque a usted le sale a cuenta comprarlo.—*Henry Ford.*

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

Nuevas disposiciones para obtener los carnets de primera clase

«Ilmo. Sr.: Vista la solicitud elevada a este Ministerio por la Escuela Superior de Trabajo de Madrid, solicitud que avala la Dirección general de Enseñanza Profesional y Técnica, para que se hagan extensivos a los certificados expedidos por ella los beneficios que concede el apartado h) del artículo 5.º del Reglamento para la circulación de vehículos con motor mecánico, aprobado por disposición del 16 de Julio de 1926, a los que extiendan la Escuelas especiales de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos y la de Ingenieros industriales.

Resultando que en el apartado c) (condición segunda) del mencionado artículo 5.º, se dispone que para acreditar la aptitud necesaria para obtener el permiso de conducción de primera clase, hasta la certificación oficial de una Escuela Industrial Elemental de Trabajo o Aprendizaje, que acredite haber cursado con aprovechamiento los estudios de conductor mecánico y haber practicado durante un tiempo mínimo de 12 meses.

Considerando que si el legislado consideró suficiente garantía para la expedición del permiso de conducir de primera clase, los certificados expedidos por una Escuela Industrial Elemental del Trabajo o Aprendizaje, no es lógico que se les niegue validez para lo menos.

Este Ministerio ha resuelto que el último párrafo del apartado c) del artículo 5.º del Reglamento para la circulación de vehículos con motor mecánico, se amplíe con la siguiente agregación:

Si el solicitante presentara certificación oficial de una Escuela Industrial de Trabajo o Aprendizaje que acredite haber cursado con aprovechamiento los estudios de conductor mecánico y haber practicado durante un periodo mínimo de seis meses, éste sustituirá a todos efectos al del examen que se dice en el párrafo anterior.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid 10 de Agosto de 1933.—P. D.: *Teodomiro Menéndez*.

—:—

Ilmo. Sr.: Vistas las instancias elevadas a este Ministerio por don Luis Negre Coharsi y don Narciso Forcalla Frígola, en solicitud de que se aclare el apartado c) del artículo 5.º del Reglamento de circulación de vehículos con motor mecánico, aprobado por disposición de 16 de Agosto de 1926.

Vistos los favorables informes emitidos por la Jefatura de Obras Públicas de Gerona, por conducto de la cual elevaron sus instancias los mencionados señores.

Considerando que la finalidad perseguida, tanto en el apartado c) del mencionado artículo, al establecer que los que aspiran alcanzar el carnet de primera clase para conducir vehículos con motor mecánico, deberán tener veintitrés años, como en el d) al preceptuar que deberán ser mayores de edad, es la que, en todo momento, la responsabilidad civil del conductor queda perfectamente definida.

Este Ministerio ha resuelto que en lo sucesivo se interprete el apartado c) del artículo 5.º del Reglamento de circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España aprobado por disposición de 16 de Julio de 1926 en el sentido que determina el apartado d) del mismo artículo, de que para obtener el citado carnet de primera clase bastará que el solicitante haya sido declarado judicialmente mayor de edad.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid 10 de Agosto de 1933.—*Teodomiro Menéndez*.

Sr. Subsecretario de este Ministerio.

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

El Gobierno Inglés protege a la nueva industria de obtención de gasolina de la hulla

La decisión tomada por el Gobierno inglés de conceder protección a la nueva industria que se está desarrollando en este país para la obtención de gasolina de la hulla, representa un paso muy importante en la historia económica de Inglaterra.

Basándose en esta decisión, la Sociedad «Imperial Chemical Industries, Limited», que posee actualmente una pequeña instalación de hidrogenización de carbón, ha decidido aumentarla de forma que pueda producir unas 100.000 toneladas, o sea 135.000.000 de litros de gasolina por año. Se calcula que el coste total de la instalación será de unos 4 millones de libras esterlinas.

Este tema ha sido recientemente objeto de muchas discusiones, puesto que algunos sostienen que, hablando en términos generales, la producción de gasolina extrayéndola de la hulla es antieconómica y su precio nunca podrá ser tan ventajoso como el de la gasolina nativa, y en prueba de ello alegan que la industria no podría existir sin la protección del Estado.

Hay que considerar, sin embargo, otro aspecto, o sea el práctico inmediato, representado por la crisis de la industria hullera inglesa, que tiene repercusiones en el paro forzoso de muchos mineros y las ventajas que una nueva industria importante ha de aportar, directa o indirectamente, a la economía general del país.

Además, bajo el punto de vista del suministro futuro de combustible, la cuestión tiene mucha importancia, pues las reservas hulleras son mucho más extensas que las petrolíferas. La técnica ha demostrado que la transformación es no solamente posible, sino práctica, y por lo tanto, cualquier medida destinada a fomentar el desenvolvimiento de nuevas actividades industriales habrá de ser bien recibida por todos los que estén interesados en el descubrimiento y desarrollo de nuevas fuentes de riqueza.

La producción mundial de automóviles en los Estados Unidos

El Departamento de Comercio de los Estados Unidos, acaba de comunicar las estadísticas que ha establecido sobre la producción mundial de automóviles durante el año 1932. Evalúa esta producción a la cifra de 1.979.251 vehículos, de los cuales 1.370.678 o sea el 69,3 por 100 han sido construidos en los Estados Unidos. En 1931 la producción mundial fué de unidades 3.048.648.

El número de vehículos de turismo construidos en 1932 ha sido de 1.599.564, contra dos millones cuatrocientos ochenta y cuatro mil setecientos ochenta y tres en 1931 y el de camiones y autobuses de 379.687 contra 563.865 en 1931. Después de los Estados Unidos, sigue Inglaterra con 244.434 vehículos construidos. Francia 170.955, Canadá 60.816, Alemania 52.685, Italia 29.100, Rusia 26.849 y Checoslovaquia 13.530.

Inglaterra, Rusia, Suecia, España y Japón, son las únicas naciones donde la producción de automóviles ha aumentado en 1932 en comparación con 1931.

Lea Vd. diariamente

A B C

Corresponsal en Córdoba:

FRANCISCO QUESADA

LEA V.D.

CORDOBA AUTOMOVILISTA

Una importante empresa nueva en la industria automovilista inglesa

Bajo el título de Morris Industries Exports Ltd., el reputado industrial inglés sir William Morris ha fundado una Compañía, con un capital de 250.000 libras esterlinas (unos 10 millones de pesetas), a fin de dar mayor impulso a la exportación de los productos de un grupo de fábricas inglesas, organizadas por él y universalmente conocidas, en las que se construyen toda clase de tipos de automóviles, camionetas, camiones y motores industriales y para la marina.

Las fábricas cuyo ramo de exportación absorbe la nueva Compañía son: Morris Motors Ltd., Wolseley Motors (1927) Ltd., Morris Com-

mercial Cars Ltd. y The M. G. Car. Co. Ltd., que producen los automóviles y camionetas Morris, los automóviles Wolseley, los camiones comerciales Morris, los automóviles de sport Morris y los motores industriales y para la marina Morris.

Para dar una idea de la magnitud de la empresa y de la capacidad de producción de las distintas fábricas, diremos que ocupan una superficie total de 3.923 500 pies cuadrados, con un personal que llega hasta la suma de 15.000, pagando de jornales semanalmente, por término medio, 53.000 libras esterlinas.

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 Agosto de 1933

Núm.	MARCA	NOMBRE Y APELLIDOS DEL PROPIETARIO	DOMICILIO
5025	Opel	Sres. M. y M. Velasco y Compañía.....	Montilla
5026	Ford.....	Don José Castro Estrada	Barcelona
5027	Ford (O).....	» Miguel Luque López.....	Montoro
5028	Ford (C).....	» Ramón Yanguas Zayas.....	Villaviciosa de Córdoba
5029	Thomann (M).....	» Enrique Sáinz Santos-Juanes.....	Córdoba
5030	Rover	» Bartolomé Sepúlveda Ayllón.....	Idem
5031	Ford (C).....	» Manuel García Murillo.....	Idem
5032	Ford.....	» Luis Gómez-Bravo y Pozo.....	Cabeza del Buey
5033	R. E. O. (C).....	» Juan Gavilán Majuelos.....	El Carpio
5034	Ford (C).....	» Domingo López Fernández.....	Torrecampo
5035	Bedford (C).....	Sres. Jiménez y Compañía.....	Fernán-Núñez
5036	Ford (C).....	Don Joaquín Moyano Baena.....	Córdoba
5037	Citroen	» Francisco Garrote Pinós.....	Idem
5038	Dodge Brothers (C)....	» Juan B. Cabello Fernández.....	La Rambla
5039	Chevrolet (C).....	» Doroteo Amor Calero.....	Pozoblanco
5040	Ford (C).....	» José Arias Muñoz.....	Cabeza del Buey
5041	Ford (O).....	» Rafael Zamora de Dios.....	Hinojosa del Duque
5042	Francis Barnett (M)....	» Manuel Piñero Blanes.....	Montoro
5043	G. M. C. (C).....	Electro-Harinera «San Lorenzo».....	La Rambla

En total, se han matriculado 19 vehículos, correspondientes a las siguientes marcas: Ford, 9; Rover, 1; R. E. O., 1; Bedford, 1; Citroen, 1; Dodge, 1; Chevrolet, 1; G. M. C., 1; Opel, 1; Thomann, 1 y Francis Barnett, 1.

La producción de automóviles en América

La gigantesca y poderosa industria americana de automóviles parece venir despertándose para seguir en su marcha triunfal.

Detroit y Lansing, Toledo y South Bend, vienen también vibrando con mayor energía al cabo de muchos meses de la menor producción registrada desde hace muchos años.

Más, durante todo este tiempo, la exportación se mantuvo a flote, y en noviembre, nada menos que el 50 por 100 de las ventas de General Motors fué para los países del exterior.

En Detroit, Plymouth y Chevrolet han sido los grandes productores. Se informa que Plymouth hizo aproximadamente 35 000 coches en octubre y noviembre. Los despachos de noviembre a los agentes superaron con 397 por 100 a los de igual mes del año anterior.

A juzgar por los planes que se vienen desarrollando en la fábrica de Ford, parece que la compañía podrá, probablemente, iniciar su nuevo programa de producción dentro de una semana. Durante la semana pasada ha venido llamando a sus obreros, y una vez que se inicie la producción se supone que Ford presentará algo verdaderamente sensacional en materia de automóviles. Sin embargo, no ha habido ninguna manifestación oficial acerca de los planes de Ford para 1933, aunque en Detroit se cree generalmente que lanzará, ante todo, un coche de ocho cilindros mayor y mejorado. A principios de la semana, el número de obreros empleados en las fábricas Ford variaba de 30 a 40.000 hombres.

Hudson inició su programa de construcción 1933 llamando a 4.200 obreros durante la semana. Los despachos comenzaron el 16 de diciembre. Graham comenzó la producción de su nuevo ramo el 19 de diciembre.

Continental entrará en 1933 al mercado de automóviles con dos coches de seis cilindros, según manifiesta Mr. Angell, presidente de la Empresa. Que también se propone incluir un

coche de cuatro cilindros, se sabe por un informe llegado de Muskegon de que en las fábricas de allá se había iniciado la fabricación de los primeros motores del nuevo automóvil Continental de cuatro cilindros. El programa fija la cantidad de 100 motores para la próxima semana y 500 antes de la terminación del mes.

La Willys Overland Company comenzó a mediados de diciembre, llamando un mayor número de obreros para construir sus nuevos motores de 1933 y el camión ligero para la International Harvester Company. El personal de 1.600 obreros tuvo que aumentarse a 4.600, según manifiesta J. A. Sheldon, gerente de la fábrica. La Electric Auto-lite Company añadió 300 obreros para hacer mecanismos de arranque, generadores y aparatos de encendido para los automóviles Willys-Overland.

En la fábrica Briggs de carrocerías se llamaron a unos 3.500 obreros para trabajar en octubre, noviembre y diciembre, con un programa de seis días completos por semana.

La Murray Corporation tiene una nómina de 3.000 a 3.500.

La Empresa Oils de Lansing y su afiliada la fábrica de carrocerías Fisher, entraron en producción recientemente, volviendo a emplear unos 2.000 obreros en la fábrica de chasis y con el mismo número en la de carrocerías, fijándose la producción de diciembre en 2 300 automóviles y la de enero en 5.800.

Buick se halla ya en producción y viene empleando unos 10.000 obreros en sus fábricas combinadas de chasis y carrocerías.

Todas estas Empresas tienen fundadas esperanzas de hacer un negocio mayor y más provechoso en el año actual.

Desaparición de los tranvías en Italia

Después de Roma, todas las grandes ciudades italianas están procediendo a la supresión de las líneas de tranvías, reemplazándolas por autobuses.

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

De mucho interés para los Productores de Aceite

ACIDIMETRO

MOISES

(Perfeccionado)

*El valor comercial del aceite de olivas está en razón inversa de su cantidad en ácidos libres, por lo cual se clasifica como **fino** cuando ésta no llega al uno por ciento; **corriente** si es mayor de uno y menor de tres; e **industrial** si pasa de esta proporción, aunque a veces se tolera hasta un cinco por ciento.*

*—Cotizándose en el mercado las clases citadas con notables diferencias de precio entre unas y otras, es por tanto del mayor interés para cosecheros y compradores conocer con la mayor aproximación el grado de acidez de los aceites a contratar. Para ello circulan en el mercado varias clases de complicados aparatos, costosos los más, cuyos líquidos, de título empírico y gran concentración, inducen fácilmente a errores; dificultades que obvia el **Acidímetro Moisés** por su mayor exactitud, fácil manejo, económico precio y reducido volúmen.*

MODO DE USARLO:

Verted cuidadosamente el aceite a ensayar en el frasco tubo que se acompaña, enrasando previo leve reposo con la raya circular trazada sobre la inscripción «*aceite*» agregad a continuación *líquido número 1*, hasta el trozo circular superior a la inscripción «*disolvente*», agitad a continuación y llenad la bureta graduada hasta el O con *solución número 2 de legía sódica*, adicionándola poco a poco, hasta coloración rosa *persistente*. El número de centímetros cúbicos y sus décimas gastados de esta solución, representan la acidez por ciento del aceite valorada en ácido oleico.

De venta al precio de 25'00 pesetas, completo, franco porte.
Soluciones número 1 y número 2, para reposición, a 2'50 frasco.

Informes en Córdoba: FRANCISCO QUESADA. - Morería, 14, pral.