



CÓRDOBA AUTOMOVILISTA

224



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 - Teléfono 1762 - CORDOBA

Delegado en la provincia: ENRIQUE MERINO MURO

CORDOBA AUTOMOVILISTA

Año XII

Organo del «Córdoba Automovilista Club», Filial del «Automóvil Club de España» y Honorario del «Automóvil Club de Málaga». Diploma de Honor de la I Exposición de la Prensa Técnica

Núm. 224

Oficinas: Morería, 14, pral.

DIRECTOR: FRANCISCO QUESADA

TELÉFONO NÚM. 1000

1.º DE ABRIL DE 1934

De mucho interés a los automovilistas

Una disposición acerca de los automóviles empleados por el pistolero

La «Gaceta» del 29 de marzo, publica la siguiente orden de Gobernación:

La atención especial del Gobierno para impedir y reprimir los atentados sociales y atracos a mano armada, exige la adopción de todas aquellas medidas necesarias para la defensa de los intereses generales y del orden público. No puede dejarse en olvido el menor detalle o circunstancia de esta forma de delincuencia, para por su estudio llegar a su total extirpación.

Se observa que la comisión de estos delitos, que producen graves alteraciones de la normalidad, se lleva a cabo utilizando automóviles de propiedad dudosa, acaso producto del robo, y con dolorosa frecuencia conducido por delincuentes profesionales, por cuyas circunstancias se realizan con repetición escandalosa y siempre con dificultades para su investigación y persecución.

Ante la necesidad, por el bien público y la

seguridad del Estado, de iniciar una acción continuada y enérgica para la extirpación absoluta de esta actividad del pistolero.

Este Ministerio ha tenido a bien disponer que se observen las normas siguientes:

Primera. Los Gobiernos civiles en provincias, y la Dirección general de Seguridad en Madrid, llevarán un libro-registro, foliado y rubricado por el Comisario de Vigilancia Jefe del Servicio, en el que se inscribirán todos los automóviles de la provincia, indicando con la mayor claridad la matrícula del automóvil, nombre y apellidos del propietario, nombre y circunstancias del conductor y garage o local en que el coche se guarde o custodie.

Segunda. El director general de Seguridad en Madrid, y los gobernadores civiles en provincias, cuidarán de que las Jefaturas provinciales de Obras públicas comuniquen todas las altas y bajas de matrículas de automóviles que

anotarán en el libro registro a que la presente orden se refiere.

Tercera. Los propietarios y, en su caso, los gerentes de garages de servicio público, quedan obligados a comunicar a la autoridad gubernativa las circunstancias a que se refieren las reglas anteriores, de todos los automóviles que se guarden en ellos, cualquiera que sea la forma de arriendo y prestación del servicio. Diariamente pondrán en conocimiento de la misma autoridad cuantos automóviles entren y salgan de los garages, con especial indicación de la persona que los conduzca.

También están obligados a comunicar el nombre y domicilio del encargado del garage y de los mozos de servicio.

Cuarta. Los propietarios de automóviles de servicio particular comunicarán a la autori-

dad gubernativa la matrícula del automóvil y el lugar de su garage. Si por cualquier circunstancia se guardasen o custodiasen en el mismo garage, de un modo permanente o periódico, automóviles que no fueran de su propiedad, pondrán en conocimiento de la autoridad gubernativa la matrícula de cada coche, nombre y domicilio del conductor.

Quinta. Los gobernadores civiles cuidarán con especial atención de que los alcaldes cumplan esta orden en el territorio de su jurisdicción respectiva. A tal efecto, darán cuantas órdenes sean oportunas para su puntual cumplimiento.

Sexta. Las infracciones de lo ordenado en las reglas anteriores serán sancionadas con multas y en la forma que dispone el artículo 22 de la ley Provincial de 29 de agosto de 1882, sin

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.

perjuicio de aplicar las sanciones especiales de la ley de Orden público cuando las circunstancias del lugar y tiempo así lo exijan.

En caso de reincidencia se dará cuenta a los Tribunales, por desobediencia, adoptándose las medidas necesarias, para impedir la repetición de esta clase de infracciones.

El Libro-Registro de Automóviles

En la «Gaceta» del 13 de Abril, se publica una orden del Ministerio de la Gobernación que dice así:

«En consonancia con lo dispuesto en la orden de este Ministerio de 28 de marzo último («Gaceta» del 29), respecto al libro-registro de automóviles que han de llevar los Gobiernos civiles en provincias y la Dirección General de Seguridad en Madrid, se establecen las siguientes reglas ampliatorias, al objeto de que este servicio, por su importancia, resulte siempre con el éxito pretendido:

Primera. Los propietarios de automóviles quedan obligados a presentar en la Dirección General de Seguridad en Madrid y en las Comisariías de Vigilancia en provincias, las matrículas de dichos vehículos, para ser refrendadas, y las de los que no cumplan con el mencionado requisito se declararán nulas.

Segunda. Las Jefaturas provinciales de Obras públicas harán constar, con caracteres bien visibles, en las matrículas de automóviles que expidan en lo sucesivo la observación «nula esta matrícula mientras no sea visada por la autoridad gubernativa», para que los titulares no

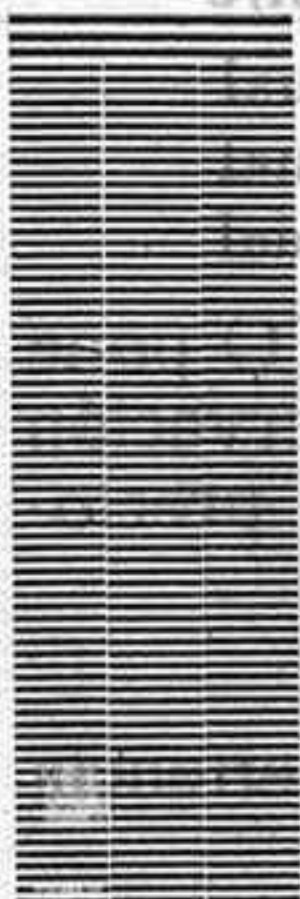
puedan alegar ignorancia de su cumplimiento.

Tercera. A tenor de lo ordenado en las tercera y cuarta de la disposición antes indicada, los propietarios, y en su caso los gerentes de garages de servicio público, los que alquilen o cedan locales o solares con el expresado fin y no estén considerados industriales como tales garages, pudiendo valerse para ello de los administradores, porteros o encargados de las mismas fincas; los jefes de fábricas o talleres de reparaciones de los vehículos que entren de otras provincias o no tengan la documentación corriente y los dueños de automóviles de servicio particular facilitarán con toda urgencia los datos exigidos a las Comisariías de Vigilancia de su distrito, Jefaturas de Policía en provincias y a los alcaldes en las demás poblaciones en que no exista plantilla del personal del Cuerpo de Investigación y Vigilancia, debiendo dar cuenta del alta y baja de los vehículos de referencia en el momento de producirse, con expresión del motivo en este último caso; y

Cuarta. Los gobernadores civiles en provincias y la Dirección General de Seguridad en Madrid quedan facultados para dictar dentro de su respectiva jurisdicción cuantas instrucciones de régimen interior estimen más apropiadas al mejor desenvolvimiento, ya que a esta función, por su condición de preferente en todos los casos, ha de prestársele la debida asiduidad para asegurar la eficacia de cualquier servicio que sea preciso practicar en relación con los vehículos aludidos.»



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

en la Imprenta LA IBERICA. - Duque de Hornachuelos, 12 dup. - Teléfono 1754 - CORDOBA

En América hasta los taxis llevan radio

Ha aumentado enormemente el número de automóviles equipados con aparatos receptores de radio en los Estados Unidos en el plazo de un año. Como sucede con otras comodidades que se ofrecen con los coches, la instalación en ellos de un aparato de radio se considera ahora más como un accesorio casi indispensable que como un artículo de lujo. Se descubre un indicio de esta tendencia en el hecho de que aumenta constantemente la proporción de instalaciones de aparatos de radio en los coches nuevos que se ofrecen en venta. Al parecer, los compradores empiezan ahora a considerar los receptores como una cosa necesaria en el equipo completo de los coches que adquieren.

Hay varios fabricantes de automóviles que hacen construir los coches con todas las instalaciones necesarias, en su interior, para los receptores de radio. La verdad es que casi todos los automóviles nuevos de los Estados Unidos están equipados con una antena interna, que facilita la instalación de un receptor. Hace unos dos o tres años era dificultosa la tarea de instalar aparatos de radio en los automóviles, y se requerían para ello los servicios costosos de un electricista. Actualmente, sin embargo, se puede instalar cualquier receptor moderno en un coche, con poco trabajo y sin pérdida de tiempo.

La mayoría de los aparatos de radio más modernos tienen cinco o seis lámparas del tipo de doble acción, que contribuyen a dar al receptor el poder y el tono de un aparato de diez lámparas. Los altoparlantes, encerrados en un compartimiento construido de un material que no es metálico y que no causa vibraciones, aseguran una recepción perfecta. Las cubiertas de los aparatos y los eliminadores eficaces, que lo aíslan por completo de la corriente eléctrica del coche, han suprimido por completo los inconvenientes de las interferencias y, en consecuencia, un aparato moderno puede funcionar también cuando el motor del coche está parado o cuando se encuentra en movimiento.

Recientemente se concedió permiso a los conductores de automóviles de alquiler de la ciudad de Nueva York para equipar sus vehículos con aparatos receptores de radio, y casi todos los coches nuevos que se destinan al servicio de transporte de pasajeros, tienen aparatos de radio instalados en ellos. Antes de que transcurra mucho tiempo, si la radiotelefonía sigue siendo tan popular como ha sido hasta ahora, en las calles llenas de automóviles de esta ciudad se oirán continuamente piezas de música y discursos.

Una Empresa de coches de alquiler se dispone a poner en servicio una flota entera de coches equipados con aparatos receptores. Se instalan en el compartimiento de los pasajeros, y al alcance de ellos, a fin de que puedan oír música, discursos políticos o lo que quieran, o dejar que el aparato permanezca silencioso, si lo desean.

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 ptas

Sucursales en España y Marruecos

Corresponsales en las principales ciudades del mundo

EXECUCIÓN 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.

Con motivo del Aniversario de la República, se condonan todas las multas por infracción al Reglamento de Transportes

Con motivo del tercer aniversario de la República, la «Gaceta» de Madrid del día 14 del actual publica una disposición, por la que quedan condonadas todas las multas por infracción del vigente Reglamento de Transportes, exclusivamente.

Dice así:

«MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS ORDEN

Itmo. Sr.: Formuladas ante este Ministerio numerosas peticiones de que sean condonadas las multas y sanciones impuestas por las Jefaturas de Obras Públicas por infracciones del Reglamento del Transportes por carretera de 22 de Junio de 1929, alegándose que en muchos casos han sido motivadas, más que por el propósito de contravenir disposiciones reglamentarias, por desconocimiento de las mismas o error al interpretarlas.

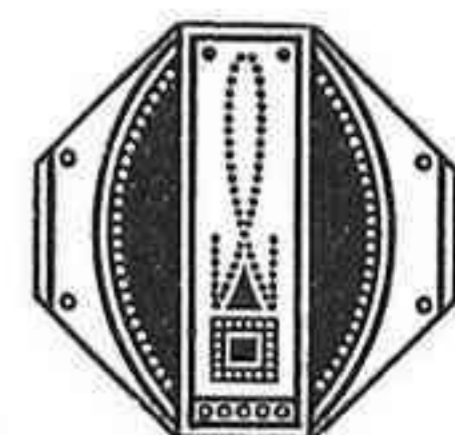
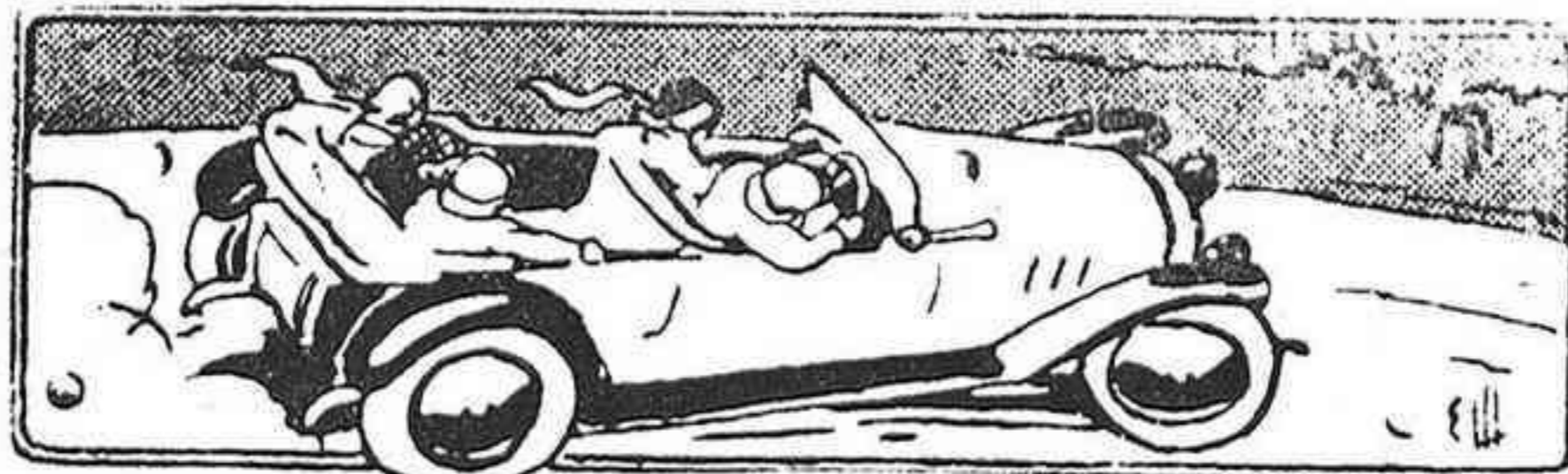
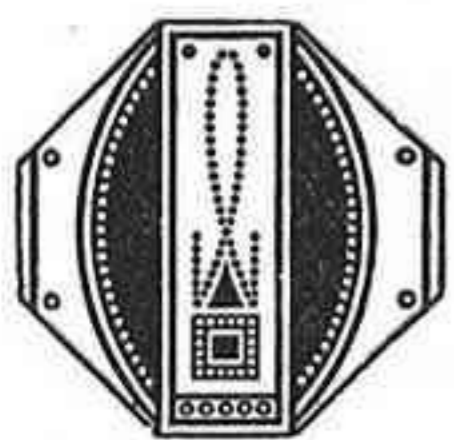
Este Ministerio, ante la dificultad de discernir en cada caso si tales circunstancias concurren, inspirándose en un criterio de máxima benevolencia, y para coincidir la expresión de estos sentimientos con el propósito que anima al Gobierno en conmemoración solemne de la fecha de proclamación de la República, por acuer-

do del Consejo de Ministros ha decretado:

1.º Declarar condonadas todas las multas y sanciones no hechas efectivas todavía en la fecha de la publicación de esta orden en la «Gaceta» de Madrid, impuestas por las Jefaturas de Obras Públicas a virtud de las facultades puramente disciplinarias que para simples correcciones de tal carácter, del Reglamento de transportes mecánicos por carretera de 22 de Junio de 1929, les está conferidas por el mismo; debiendo, en consecuencia, archivarse definitivamente los expedientes y recursos en tramitación, cualquiera que sea el estado en que se hallen; y

2.º Que a partir de la fecha en que se publique esta disposición en la «Gaceta» de Madrid, se intensifique la atención y vigilancia en orden al estricto cumplimiento del mencionado Reglamento y disposiciones complementarias, aplicándose a los contraventores, con todo rigor, las sanciones correspondientes.

Lo que comunico a V. I., para su conocimiento y efectos.—Madrid, 13 de Abril de 1934.—Rafael Guerra del Río.—Señor Director General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera.»



Los apuros y fatigas de un automovilista forastero en Madrid

Hace pocos días nos refería un querido amigo sus fatigas y apuros al circular por las calles, plazuelas y paseos públicos, como dicen los vendedores del antiguo Zaragozano.

No bien entró en Madrid por la carretera de Francia, se volvió loco a fuerza de baches, caminos y desviaciones que tuvo que tomar para arribar a la llamada prolongación de la Castellana.

En el Hipódromo se metió en unos barrizales de las obras del famoso túnel de la risa, que para él no tuvo ninguna, pues por desconocer el sitio y ser anochecido, se metió en el barro y con grandes trabajos salió de los barrancos.

No bien llegó al hotel, se dedicó a aprenderse el Reglamento, o, mejor dicho, los Reglamentos, cosa totalmente inútil, porque no sabía nuestro querido amigo que las disposiciones que en los mismos figuran son para estar allí, en el papel, y que al salir se encontraría con una serie de líos y contradisposiciones que lo volverían tarumba.

Al día siguiente nuestro viejo automovilista marchó a la Carrera de San Jerónimo, no sin encontrar que en la Puerta del Sol estaban los discos luminosos de señales averiados, y como estaba encendida la luz roja, estuvo pacientemente esperando a que se encendiese la luz verde, hasta que un amable transeunte le dijo: «Si eso no funciona».

En la Carrera de San Jerónimo, nuestro amigo, que pensaba constantemente en si era día par o impar, para ver si paraba en la acera de los nones o de los pares, vió que a ambos lados había coches estacionados, y como allí había un agente de Circulación, pensó, no cabe duda, ya no existe la disposición que ordenaba que los días pares se detuvieran los coches en la acera de los pares y los nones en la de los impares.

Pero, desde la Carrera de San Jerónimo fuese nuestro amigo a la calle del Arenal y se detuvo en la acera de los pares, aunque era día

impar. No bien se detuvo, llegó un agente, quien le dijo: «¿No sabe usted que hoy hay que parar en la acera de enfrente?». El buen automovilista, con todo respeto, respondió: «Mire usted, es que en la Carrera de San Jerónimo he visto que se detienen a los dos lados, y...». Sin dejarlo terminar, le contestó el municípe: «Allí es una cosa, y aquí, otra; ya lo sabe usted para otra vez».

Nuestro amigo ya estaba loco, pues no sabía cómo acertar.

Subió después por la Costanilla de los Angeles a Preciados, y al llegar al Callao, vió cerrado el disco y se detuvo hasta que apareció la luz verde.

Continuó por Preciados a Sol, y al ir a entrar en esta plaza, que es el cochérón de Madrid, por los tranvías, taxis, etc., etc., que allí se meten y la toman por suya, se encontró con el disco cerrado, y como es natural, se detuvo junto a un tranvía.

Estaba nuestro amigo parado y llovían sobre él improperios de los que estaban detrás, y vino un guardia para decirle que, aunque estaba el disco cerrado, que allí no había que pararse nunca, que esa señal luminosa (igual que todas), era sólo para los tranvías.

El bueno del automovilista se quedó más perplejo de lo que estaba aún, pues se convenía por momentos que no habría medio de saber cómo se debía circular por Madrid.

Arrancó con su coche, y... unos peatones le pusieron de oro y azul, gritando: «¿No ve usted que está cerrado el disco? ¿No ve usted cómo están parados los tranvías?». Y no faltó alguno que lo insultó groseramente. El automovilista paró, volvió el guardia y a punto estuvo de denunciarle, por desobediencia y por pararse donde no debía.

A punto estuvo el referido conductor por marcharse al garage a encerrar el coche, pues así resultábase muy molesto circular por Madrid.

Fué a la calle Mayor, se detuvo a la mano que le correspondía, pero... llegó un guardia, sacó su carterita y lo denunció. ¿Por qué razón? Pues porque estaba parado bajo unos nuevos discos, que no figuran en los Reglamentos, que indican estar prohibido el estacionamiento.

El guardia le indicó que, entre disco y dis-

co, entre las flechas blancas que hay en ellos, no se podía estacionar ningún vehículo.

Nuestro amigo se puso muy contento, ya sabía una cosa nueva, ya sabía a qué atenerse para pararse en las calles de Madrid y en la calle de Alcalá se detuvo pasado un disco igual, pero sin flecha alguna.

Apareció un guardia y le dijo que allí no podía detenerse. ¿Por qué? «Vea el disco que existe detrás». «Muy bien—dijo nuestro amigo—, pero no tiene flecha que indique entre qué disco y disco no puede uno estacionarse». Eso no importa—le contestó el guardia—; donde hay un disco de éstos no se puede uno estacionar». «Es que un guardia me acaba de decir que entre discos de flecha y flecha...». «No no lo entendió usted». Nuestro amigo marchó calle de Alcalá abajo pensando, pero ¿hasta dónde llegará el radio de acción del disco de allí arriba y de éstos de aquí abajo que no tienen flecha indicadora alguna?

Pasó también por algunas plazas como Neptuno y Colón y se encontró con que unos conductores daban la vuelta a la plaza y otros no o lo hacían en sentido contrario.

Vió cómo ante dos y tres guardias de la circulación pasaban coches y camionetas sin matrícula de Obras Públicas y que algunos llevaban gran rótulo de «Ayuntamiento de Madrid»; observó cómo coches con galoneados mecánicos circulaban también sin matrícula; cómo los conductores de taxis hacen el servicio sin uniforme alguno, sin gorra y cubierta su cabeza por una boina o gorrilla de organillero, etc.

Habiendo dejado su coche en el garage, tomó un taxi y... no consiguió abrir ni la puerta al subirse (tuvo que abrir el conductor de un golpe), ni abrir un cristal, pues ni tenían con qué hacerlo, ni bajaban los cristales.

Pudo ver nuestro amigo que en Madrid circulan muchos vehículos sin luces durante la noche; apenas nadie lleva luz en el piloto; que los peatones cruzan por donde les da la gana, no haciendo caso de los pasos para peatones...

En una palabra, que se convenció de la inutilidad de haberse aprendido las disposiciones que sobre la circulación urbana se citan en los Reglamentos vigentes, y que no es tan fácil

saber a qué atenerse para circular por las calles de Madrid.

Al entrar en Madrid por las diferentes carreteras, observó que son de distinta categoría los usuarios, pues mientras en carreteras como la de La Coruña no se detiene nadie en el fiato, por la de Extremadura, por ejemplo, paraban a los automovilistas para ver si llevaban algo de pago.

De todo sacó en consecuencia que no se hace más que molestar al automovilista y que lo más importante para el Ayuntamiento de Madrid es la forma y modo de pararse en las distintas calles; lo demás y todo lo dispuesto no tiene importancia, y ello lo demuestra consintiendo se circule y circulen sus vehículos sin matrícula.

DIEGO QUIROGA Y LOSADA

(Marqués de Santa María del Villar.)

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

El hundimiento del puente del Corbone

Anuncio a los automovilistas

La Jefatura del Circuito Nacional de Firmes Especiales advierte al público que habiéndose hundido el puente sobre el río Corbone—situado en el kilómetro 500 de la carretera de Madrid a Cádiz, en el trayecto comprendido entre Ecija y Carmona—se ha desviado el tránsito por la carretera de Carmona a Marchena y desde este pueblo a Ecija, con un recorrido total de 63 kilómetros en lugar de los 50 kilómetros que median entre los puntos interceptados.

Sevilla, 10 de abril de 1934.—El ingeniero encargado, *Cipriano Salvatierra Iriarte*.

LEA VD.

CORDOBA AUTOMOVILISTA

La industria soviética del automóvil en Rusia

Según «L'Auto Italiana», está en proyecto la ampliación de las fábricas de automóviles Stalin. El proyecto prevee, dentro de los dos próximos años, la reconstrucción de casi todas las instalaciones, las cuales serán notablemente aumentadas, incluyendo también la construcción de una nueva fundición. La producción anual pondrá llegar a 70.000 automóviles del tipo «Ford» y 10.000 automóviles del tipo «Buick». Simultáneamente, será aumentada la fabricación de piezas sueltas y motores. La capacidad productiva de las fábricas, en las que trabajan 56.000 operarios, será de esta forma, de 130.000 vehículos por año, o sea 455 diarios. La importancia de las ampliaciones está evaluada en 300 millones de rublos, debiendo ser realizada a fin de conseguir una producción de 30.000 autocars en 1935, 50.000 autocars y 7.000 automóviles en 1936 y 70.000 autocars y 10.000 automóviles en 1937.

Lea Vd. CORDOBA AUTOMOVILISTA

Los 6.000 kilómetros de la vuelta a Italia

La Vuelta Automovilista a Italia se dará del 26 de mayo al 2 de junio.

Se quería hacer disputar esta prueba en dos etapas, con un total de cuatro mil kilómetros, pero el Automóvil Club ha decidido que sean tres y el recorrido total 6.000 kilómetros.

Saldrán los corredores de Roma y en Roma terminarán. Palermo y Milán serán cabezas de etapa.

Los incidentes de la circulación en Inglaterra

Según las primeras cifras que ha dado el ministerio del Interior, las víctimas de los accidentes de la circulación en Inglaterra durante el año 1933 fueron de 7.125 muertos y 216.401 heridos, contra 6.667 y 206.450, respectivamente, en 1932.

Solamente en la capital, los muertos por este concepto en 1933 fueron 1.409 muertos y 56.967 heridos.



ALAS

Exija

LA BUJIA DE LOS
CAMPEONES.
NUNCA FALLA

CHAMPION

CONCESIONARIO PARA ESPAÑA:
FRANCISCO FLORES
ESPINARDO MURCIA

EL PERFIL AERODINAMICO DE LOS COCHES

La forma huevo o de lágrima es la mejor

La tendencia a disminuir la resistencia del aire en los coches modernos, con el uso del perfil aerodinámico, se acentuará más aún en los modelos de automóviles de 1934. Los ensayos intensos que se están realizando con los vehículos que tienen esa forma tienden a revelar los beneficios que se conseguirán con esta clase de coches. Se afirma que se logrará más velocidad, economía de combustible y seguridad con el automóvil en forma de «gota de agua que cae», o de forma de huevo, y todos los fabricantes tratarán de que sus modelos del año presente tengan cierto perfil aerodinámico.

Pero los cambios que se irán introduciendo serán necesariamente lentos, sobre todo porque el público comprador de coches no acepta, en general, las transformaciones demasiado extremas en el aspecto de los vehículos. El ideal en la construcción de coches a motor, de acuerdo con las proposiciones hechas por artistas como Sir Dennistoun Burney y Normal Bel Geddes, sería de una forma que los compradores considerarían poco natural, y hasta caprichosa. El concepto que esos artistas tienen del automóvil ideal consiste en que debe tener una forma muy parecida a un huevo, con la parte más ancha en la delantera, sin protuberancia alguna, y con el motor colocado en la parte posterior. En teoría, y hasta cierto punto en la práctica, esos vehículos a motor han resultado de un rendimiento excepcional, pero los fabricantes sostienen que esos modelos son demasiado adelantados para la época actual. El automóvil común, con su parte delantera chata y su largo capot, es considerado como el ideal de la moda entre el público motorista, y es un problema bastante dificultoso, como se comprenderá, inducir a los automovilistas a que acepten un modelo completamente diferente en su forma. Sin embargo, el cambio se está realizando lentamente, y dentro de tres o de cuatro años más

veremos el fin del actual modelo ineficiente.

A medida que crece la tendencia a adoptar el perfil aerodinámico, la gente pone en duda la posibilidad de producir este tipo de carrocería en gran escala, por creer que será difícil su fabricación en masa. Si se toma como base la experiencia adquirida en esta clase de trabajo, se llega a la conclusión de que no se presentan dificultades invencibles en lo referente a la producción, en grandes cantidades, de carrocerías hechas completamente de acero y con perfil aerodinámico. En realidad, las carrocerías construidas en forma elipsoidal tienen que ser rígidas y fuertes. La fuerza inherente de los objetos de esa forma queda claramente demostrada con un ejemplo doméstico, el del huevo. Todo el mundo sabe que es imposible para un hombre de fuerza normal aplastar un huevo colocado de punta, a causa de que la forma de la cáscara le asegura una continuidad de resistencia. El perfil aerodinámico de los coches es de un contorno muy parecido al del huevo, y se va aproximando cada vez más a esa forma.

Con los actuales sistemas perfeccionados de uniones y de soldaduras es posible fabricar cualquier forma de carrocería hecha completamente de acero que el ingeniero pueda concebir. No es necesario, en esta clase de construcciones, limitar el número de diseños diferentes de los ingenieros, porque se pueden fabricar carrocerías de todas las formas. A consecuencia de esto, ya no nos vemos en la necesidad de conformarnos con un término medio entre lo que es más práctico. Actualmente, cualquier forma que se desee es de construcción práctica.

Ha adelantado mucho, últimamente, el arte de la soldadura. Se han hecho ensayos con miles de piezas soldadas, e invariablemente se ha descubierto que son más fuertes en la línea de la soldadura que en cualquiera otra parte. La operación de limar y pulir las superficies contribuye a eliminar todas las huellas de la soldadura, de modo que, al quedar terminado el trabajo, la pieza parece ser una sola unidad.

La carrocería moderna, de perfil aerodinámico, necesita esas soldaduras perfectas, a fin de que su superficie exterior sea lisa y para que parezca que está formada por una sola pieza.

NUEVOS MODELOS EN 1934

Con ruedas independientes y motor en la parte posterior

Uno de los puntos más importantes de cuanto vienen discutiendo en el transcurso de los últimos meses los ingenieros de la mayoría de las fábricas de los Estados Unidos es el que se refiere a la aplicación de un elástico independiente para cada rueda en los coches que llevarán la designación de «modelo 1934».

La idea de llegar a una suspensión independiente para cada una de las ruedas del automóvil viene afianzándose cada vez más desde hace alrededor de un lustro sin que hasta ahora se pasara de la fase puramente experimental, al menos en los Estados Unidos. Es evidente que la independencia así lograda—en lugar de la rigidez del sistema hasta ahora empleado de un eje para cada par de ruedas—contribuye a aumentar la comodidad y hacer más suave la marcha, aun por malos caminos. He aquí el motivo por el cual esta innovación no tardó en encontrar una adopción casi general en Europa desde hace varios años. Y si hasta 1933 los ingenieros norteamericanos hicieron oídos sordos a los amigos de una constante renovación automovilística, parece que la indecisión ha tocado a su fin y que son muchos los coches «modelo 1934» que tendrán suspensión independiente para cada rueda.

Según un perito en cuestiones de ingeniería aplicada a la industria automotriz, un hombre que por la índole de su profesión ha tenido ocasión de conocer la opinión de muchos de los más prominentes fabricantes de la Unión, las ruedas con suspensión independiente constituirán la más notable modificación en los modelos norteamericanos de 1934.

«La suspensión independiente—ha manifestado—, por los menos de las ruedas delanteras, indudablemente constituirá la máxima innovación mecánica de los coches del año próximo. Sé que por lo menos seis fabricantes han decidido adoptar este novísimo tipo para sus próximos modelos, y hay uno que aplicará el sis-

tema a las cuatro ruedas, salvo una modificación de último momento en los planes.

«El tipo de suspensión más en boga actualmente es el de elásticos espirales, a pesar de que son múltiples las clases ideadas.

«Y ya que se trata de automovilismo en general, diré que lo que respecta a motores, el año próximo no promete ningún movimiento revolucionario. Habrá por lo menos un modelo de ocho cilindros en línea que se aplicará a coches que serán ofrecidos a precios que oscilan alrededor de 800 dólares.

«Por otra parte, dentro de pocas semanas comenzarán a hacer ensayos para la fabricación de un automóvil barato equipado con motor en la parte posterior del vehículo. Sin embargo, aun cuando los experimentos resulten halagüeños, cabe afirmar que tales modelos no podrán ser preparados para ser vendidos al público cuando se inicie la temporada de ventas de 1934. Además, si bien es cierto que otras fábricas piensan también lanzar al mercado modelos con motor posterior, no lo es menos que el índice de producción no alcanzará el nivel necesario ni siquiera para la temporada de invierno».

Concierto Impuesto Transportes

EJERCICIO 1934

Recordamos a todos los propietarios de camiones que no hayan solicitado el Concierto para el pago del Impuesto de Transportes del presente año, que deben hacerlo seguidamente.

En caso de ser denunciado un vehículo, cuyo propietario no tenga el Concierto solicitado y aunque solo sea por efectuar un viaje, le será incoado expediente el cual será liquidado a razón de 40 kilómetros diarios y 0'025 por tonelada y kilómetro de acuerdo con la Ley.

CORDOBA AUTOMOVILISTA

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 1934

Del número 5.959 al 5 983

Don José Cuadrado Moreno, vecino de Fuente-Obejuna; don Lucas del Río Ruiz, de Castro del Río; don José Adán Fernández, de Córdoba; don José Luzón Gómez, de Granada, don Manuel Groba Sobrino, de Córdoba; don José Núñez Pazos, de Córdoba; don Ignacio García Díaz, de Córdoba; don Manuel García Gil, de Adamuz; don Miguel Amo Moyano, de Cañete de las Torres; don Antonio Torres Sánchez, de La Carlota; don Francisco García Gil, de Pozoblanco; don Matías Aguilar Bravo, de Fuente-Obejuna; don Francisco Carrasco Domínguez, de Lucena; don Miguel Cejas Rodríguez, de Alcolea; don Luis Encuen-

tra Pérez, de Córdoba; don Vicente Manjón-Cabeza Fuerte, de Lucena; don Miguel Navajas del Río, de Córdoba; don Rafael del Castillo Roldán, de Córdoba; don Andrés Espino Arca, de Rute; don Luis Cabello Ramos, de Bujalance; don Manuel Pérez Aranda, de Córdoba; don Antonio Jiménez Delgado, de Palma del Río; don Angel Cuenca Muñoz, de Córdoba; don Gonzalo Fajardo Correa, de Córdoba y don Pedro Díaz Jiménez, 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 Marzo 1934

Número 1.058

Don José Medina Moreno, vecino de Córdoba,

Relación de los vehículos de tracción mecánica matriculados en la provincia de Córdoba durante el mes de Marzo de 1934

Núm.	MARCA	NOMBRE Y APELLIDOS DEL PROPIETARIO	DOMICILIO
5121	Citroen (C).....	Don Antonio Pedrajas Carrillo.....	Priego de Córdoba
5122	Internacional (C).....	» Francisco Caballero Aguilar.....	Rute
5123	Fiat.....	» Pedro Santaella Ariza.....	Baena
5124	Chevrolet (C).....	Sdad. Obrera «La Popular Cordobesa»..	Córdoba
5125	Blitz (C).....	Don Rafael Pavón Moral.....	Espejo
5126	Ford.....	» Manuel Jiménez León.....	Montilla
5127	Citroen.....	» Rafael Merle Carbonell.....	Córdoba
5128	Idem.....	» J. Jahn Chiene Shepherd.....	Idem
5129	Renault.....	» Juan Jiménez Moreno.....	Palma del Río
5130	Idem.....	» Carlos Luque Onieva.....	Priego de Córdoba
5131	Dodge (O).....	» Rafael Ramírez del Espino.....	Lucena
5132	Federal (C).....	» Antonio Muñoz Molero.....	Cabra
5133	Dodge (C).....	Delegación Servicios Hidráulicos del Guadalquivir.....	Córdoba
5134	Citroen.....	Don Víctor Manuel de Prado Santaella...	Baena
5135	Fiat.....	» Mariano Moreno y Doña Antonia Canales.....	Cabra
5136	Renault.....	» Juan García Vilchez.....	Priego de Córdoba
5137	Idem.....	» Antonio Luna Fernández.....	Córdoba
5138	Citroen.....	» Manuel Roldán Cortés.....	Cabra
5139	G. M. C. (C).....	» José Guerrero Porras.....	Lucena
5140	Plymouth.....	» Ignacio Sánchez Cabrera.....	Córdoba
5141	Chevrolet (C).....	» Eufemio Galera Sánchez.....	Idem
5142	Ford.....	» Antonio González de Canales.....	Idem
5143	Bedford (C).....	» Miguel Gómez Ramírez.....	Lucena

En total, se han matriculado 23 vehículos, correspondientes a las siguientes marcas: Citroen, 5; Renault, 4; Dodge, 2; Chevrolet, 2; Ford, 2; Fiat, 2; y 1 a cada una de las marcas, Internacional, Blitz, Federal, G. M. C., Plymouth y Bedford.

BOCINAZOS

¡Paf...!

Esos faros de automóvil, que bajo la lluvia lagrimean sin cesar, son los ojos gigantes de un monstruo devorador de caminos, al que molesta el humo de los puros colosales que fuman las fábricas en las afueras de las ciudades, con las rectas boquillas de sus chimeneones.

¡Paf... paf...!

Cada día es más creciente las construcciones de autódromos, y es casi seguro que dentro de pocos años, rara será la gran ciudad que no posea una pista para automóviles.

Desde hace ya años, en que Broceklans era la única pista europea, las cosas han cambiado notablemente. Primero fué Milán, con su pista de Monza, luego Cataluña, con su autódromo de Terramor; más tarde siguió París, con su pista de Montlhéry y dentro de poco, es probable que cada región automovilista europea, tenga su autódromo para las manifestaciones motoristas.

El apogeo de los autódromos, se observa no sólo en la multiplicidad de pistas existentes, sino también en la tendencia seguida de poco tiempo a esta parte, por las asociaciones automovilistas, en la organización de sus pruebas clásicas.

Los grandes premios de velocidad de Italia, se corren, invariablemente, sobre la pista de

Lea Vd. diariamente

ABC

Corresponsal en Córdoba:

FRANCISCO QUESADA

Monza, y Francia, la nación que siempre se mostró partidaria de los circuitos difíciles, ha decidido sea Montlhéry el escenario de sus grandes premios.

El arreglo de un circuito, en forma que permita las grandes velocidades de los modernos coches de carreras, trae consigo innumerables gastos, muy difícil de recuperar, mientras que en un autódromo todos los espectadores, se ven obligados a cooperar económicamente; por eso alcanzan hoy las pistas el mayor auge, y cuentan con la mayoría de partidarios del deporte automovilista.

JUAN VIRAJE

El automóvil en Inglaterra

En Inglaterra son buenas las impresiones por lo que se refiere al comercio automóvil exterior.

Las estadísticas del mes de enero, por lo que afecta a las exportaciones de autos, dan resultados muy superiores a los registrados durante el mismo mes de enero del año pasado.

La exportación de autos y camiones, así como sus accesorios durante el mes de enero de 1934 representó un valor de 918.864 libras esterlinas contra 894.295 libras esterlinas, valor de las exportaciones inglesas en enero de 1933.

El valor de los autos exportados durante el primer mes del corriente año fué de 456.788 libras contra 476.895 libras, valor de los coches exportados el año pasado. Como se ve en el grupo los autos se ha registrado una ligera baja.

Este año fueron exportados durante el mes de enero motores de explosión por valor de 18.287 libras, contra 10.799 libras que fué el valor de los motores exportados el año pasado en enero.

Tal como se ha dicho, el total de exportaciones registradas en enero relacionadas con la industria automotriz fué de 918.864 libras esterlinas, contra un valor de 173.304 libras, que fué el importe de las importaciones motoristas.

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

Garages preferidos por los automovilistas

Garage Cervantes

Avenida de Cervantes, 16

Accesorios en general.—Piezas de recambio.—Surtidor de gasolina.—Cocheras independientes.—Precios económicos.

Teléfono 19-09

Garage Victoria

Gran Capitán, 27 y 29

Servicio especial de reparaciones.—Stock de neumáticos.
— Piezas de recambio —
Surtidor de gasolina.—Estancia de coches por precios moderados.

Teléfono 13-20

Garage Sport

Conde del Robledo, 3

Servicio permanente.—Departamentos independientes.—Personal especializado.—Gasolina, aceites.

Teléfono 27-34