



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 - 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. 223

Oficinas: Morería, 14, pral.

DIRECTOR: FRANCISCO QUESADA

TELÉFONO NÚM. 1000

1.º DE MARZO DE 1934

Una exposición al Presidente del Consejo de Ministros

Proyecto de mejoras en las carreteras, con el cual se solucionaría en gran parte la crisis de trabajo

El Automóvil Club de Cataluña, ha enviado al Excmo. Señor Presidente del Consejo de Ministros, el siguiente escrito:

Por tratarse de un asunto que puede interesar a diversos Ministerios, especialmente a los de Obras Públicas y de Trabajo y Previsión, este Automóvil Club de Cataluña, domiciliado en Barcelona, Paseo de Gracia, 25, ha creído más acertado dirigirse a V. E. para someter a su elevado criterio la siguiente

EXPOSICION

Son muchas las naciones que dedican grandes actividades a impulsar el desarrollo del turismo, por ser éste fuente saneada de ingresos y de riqueza, que contribuye en algunas de dichas naciones a la cancelación, ya en todo o sólo en parte, de los déficits existentes en sus balanzas comerciales.

En España se han creado algunos organismos, que tienen como finalidad principal hacer propaganda en el exterior para atraer la visita de los turistas extranjeros, y aunque ya se ha empezado a notar su acción habiéndose producido una ligera afluencia de visitantes de diversos países, es en proporción, que no puede satisfacer los deseos y las esperanzas de los que creemos que el desarrollo del turismo ha de producir un gran beneficio a la economía nacional.

Pero, para alcanzarlos, es preciso que se adopten todas las medidas para lograr que en nuestro país se encuentren toda clase de facilidades, comodidades y seguridades, durante su visita.

Nosotros nos ocuparemos tan sólo de lo que afecta a los que nos visitan utilizando para sus

desplazamientos el automóvil y, por consiguiente, nos preocuparemos únicamente de la manera de que reúnan aquellas cualidades, las carreteras por las que deben circular estos visitantes.

El firme de las carreteras actualmente se halla en estado bastante aceptable, que con ligero esfuerzo económico podría colocarse en estado casi de perfección. Muchas son, las que en sus curvas tienen el firme peraltado para evitar los deslizamientos laterales tan perjudiciales como peligrosos, y, por lo tanto, sería preciso completarlo para que todos los virajes estuviesen corregidos, así como es indispensable también que se intensifique el despeje de las curvas que, aumentando su visibilidad, evite en absoluto los choques que con frecuencia se producen. Deben proveerse, asimismo, todas

ellas de malecones en los lugares en que por su trazado existan peligros para la circulación, a fin de evitarlos.

Todos los trabajos que precisan las mejoras que hemos enunciado, y que son las más esenciales a ejecutar, pueden proporcionar ocupación a bastantes de los obreros que hoy están en paro forzoso, pero ni tendría una gran importancia el número de brazos ocupados, ni las mejoras tendrían tal vez una suficiente trascendencia entre los presuntos visitantes; en cambio, lo que sí tendría una importancia extraordinaria, que produciría una atracción y admiración hacia las carreteras españolas y daría empleo a una enorme cantidad de obreros durante varios años—dando tal vez lugar a que entretanto pudiera producirse un cambio en la crisis que aqueja a la humanidad—sería la sus-

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.

titución del gran número de pasos a nivel existentes, por pasos superiores o inferiores haciendo desaparecer los peligros y evitando el gran número de víctimas que anualmente han de lamentarse en los indicados cruces, accidentes que produciéndose no sólo en España, sino en todos los países del mundo, representaría un prestigio para nuestra nación, el que fuera la primera en impedirlos.

Para dar una idea de la importancia económica de la obra sugerida, bastará indicar que admitiendo como muy probable el número de 3.000 pasos a nivel suprimibles y apreciando que el coste medio de cada uno sea de 150.000 pesetas—apreciación que creemos muy aproximada—el coste total de la obra sería de cuatrocientos cincuenta millones de pesetas y como debería procurarse que quedara efectuada en cuatro años, la transformación representaría el empleo de 112.500.000 pesetas anuales.

Como quiera que en estas obras puede calcularse que el 80 por 100, por lo menos, de su coste corresponde a la mano de obra, los obreros percibirían anualmente 90.000.000 de pesetas y admitiendo que el salario anual promedio fuera de 3.000 pesetas, podría quedar asegurada durante cuatro años la situación de 30.000 obreros y de sus familias, las que, hallándose, gracias a dicho auxilio, poseedoras de medios de adquisición, producirían un mejoramiento en las industrias de transformación de todas clases, lo que por repercusión aliviaría el paro parcial existente en dichas industrias.

Tal vez parecerá que el esfuerzo a efectuar en el terreno económico sea superior a las posibilidades de la economía nacional, pero bastarán algunas consideraciones para demostrar que el temor es infundado.

Podremos admitir que con una propaganda intensificada que ponga en evidencia la seguridad y comodidad de circulación por nuestras carreteras, y que ponga en valor los variados aspectos de la naturaleza en nuestros paisajes, la abundancia de nuestras bellezas artísticas, arquitectónicas y arqueológicas, la bondad de nuestro clima y la probidad de toda clase de industriales relacionados con el turismo, los automóviles que entren anualmente en España lle-

guen a alcanzar el número de 100.000, cantidad que está muy por debajo de los que entran en otros países de extensión más reducida y que no nos aventajan en otras condiciones.

Suponiendo que los ocupantes de los coches sean en promedio de cuatro, que la permanencia en el país sea sólo de diez días y que el gasto diario por pasajero no pase de 30 pesetas, el gasto total por vehículo sería de 1.200 pesetas en cuanto a los pasajeros, y admitiendo que el recorrido del viaje sea sólo de 2.000 kilómetros por vehículo, el gasto de éste representa unas 400 pesetas.

El ingreso total que obtendría el país, de los 100.000 coches sería de 120.000.000 de pesetas por los pasajeros y de 40 millones de pesetas por los vehículos.

En el gasto del vehículo va comprendida, como es natural, la bencina que en un recorrido de 2.000 kilómetros puede representar un coste de pesetas 250 sobre las cuales obtiene el Estado, a través del Monopolio de Petróleos, un beneficio de pesetas 150, que por los cien mil coches representarían 15.000.000 de pesetas, cuya cantidad, en absoluto, podría destinarse al interés y amortización del empréstito que debería emitirse para la ejecución de la obra de supresión de pasos a nivel.

Del coste de esta obra que hemos calculado en 450 millones de pesetas, debería deducirse la parte con que obligatoriamente deberían contribuir las empresas ferroviarias, por capitalización del coste de las guarderías, que «grosso modo» apreciamos en 125 millones, basándonos en un coste de guarderías de unos 9 millones de pesetas, calculado con anterioridad a la implantación de la jornada de ocho horas, incluyendo en cambio en los pasos, todos los que últimamente han sido desprovistos de guardería, utilizando una disposición que si ahorra un gasto a las Compañías de ferrocarriles y las liberaba de una responsabilidad, no se preocupaba de la seguridad de los circulantes de la carretera y no tenía en cuenta que la mayoría de los pasos a nivel han sido creados por el ferrocarril, de construcción posterior a la de la mayor parte de carreteras que son cruzadas por ellos. Quedarían, pues, reducido a 325 millones

los que deberían obtenerse de un empréstito que, emitido al interés de 5 por 100 amortizable en veinte años, precisaría una anualidad de 8'02 por 100. Admitiendo que fuese emitido por un nominal de 340 millones, la anualidad ascendería a 27.500.000, de la que se recobraría la mitad con los beneficios obtenidos con los coches de los turistas extranjeros. Esta anualidad iría incorporada al presupuesto por cuartas partes, de 7 millones escasamente, durante los cuatro años de duración de los trabajos.

Se puede, sin embargo, dejar de lado la esperanza del posible ingreso procedente de los coches de los turistas porque, para cubrir los gastos que la obra propuesta puede producir, existe otro ingreso seguro que podría destinarse al servicio de la anualidad citada y es el producido por los aumentos que automáticamente vienen produciéndose desde hace muchos años; únicamente retardados, o casi desaparecidos en estos dos últimos años; en los coches en circulación.

El número de coches matriculados en los padrones de la Patente nacional de circulación es aproximadamente de 200.000 y admitiendo que el aumento anual fuera sólo de un 5 por 100—que es mayor y seguramente con esta mejora se acrecentará—se produciría un crecimiento de 10.000 vehículos de nueva matriculación. Como el ingreso promedio que un coche produce al Estado por la Patente y por el beneficio en la bencina, al suponerle un recorrido de 15.000 kilómetros, es de pesetas 1.300, sobre los 10.000 vehículos representaría 13 millones de pesetas por año.

Produciéndose el aumento todos los años, en el segundo el aumento de recaudación, comparado con el actual, sería de 26 millones, en el tercero de 39 millones y en el cuarto de 42 millones, siendo así que para el servicio del empréstito sólo se precisarían en los años indicados 6.875.000, 13.750.000, 20.625.000 y 27.500.000 respectivamente, conservándose constante esta última cantidad hasta la amortización completa. Se ve, pues, que este empréstito se pagaría por sí solo si el aumento de los coches en circulación derivado de esta mejora fuese sólo del 2'5 por 100.

Queda demostrado que la obra sugerida no compromete en lo más mínimo la economía nacional en el período de su ejecución, bastando admitir sólo un desplazamiento de cuatro años de una parte de los aumentos presupuestarios anuales en los ingresos que automáticamente se producen por Patente nacional y por producto del Monopolio de Petróleos y en lo porvenir sería una fuente de ingresos por los atractivos que al turista le representaría circular por una carretera desprovista de peligros y al mismo tiempo habría servido para llevar a cabo una obra humanitaria y de cooperación social, re-
mediadora del paro forzoso.

Confía la entidad que suscribe haber llevado al ánimo de V. E. el convencimiento de la utilidad de la obra sugerida y espera que será tomada en consideración para poder llevarse a la práctica en atención a los beneficios morales y materiales que habría de producir.

Viva V. E. muchos años.

Barcelona, 22 de febrero de 1934.—El Secretario General, *Pablo Nicolau*.

Lea Vd. diariamente

A B C

Corresponsal en Córdoba:

FRANCISCO QUESADA

La esencia sintética en Alemania

Las fábricas Leuna darán ocupación este año a 10.000 nuevos obreros, para aumentar la producción de esencia sintética por hidrogenación de lignito.

En lugar de ampliar lentamente la capacidad de las fábricas, se espera poder construir algunas nuevas fábricas importantes para la fabricación de este producto.

Rusia amplía su fabricación de automóviles

En Rusia las fábricas de aluminio de Dnieper iniciaron su producción en junio de 1933. Según noticias de fuente bolchevique la capacidad de estas fábricas es de 40.000 toneladas por año. Dichas fábricas son dirigidas por técnicos franceses.

Por otra parte, según noticias difundidas por la Agencia Reuter, las fábricas Stalin, de Moscou, van a ser ampliadas a fin de que la producción de automóviles pueda pasar de 30.000 a 50.000 vehículos por año.

Doscientos catorce kilómetros en la hora

En el Autódromo de Monthlery el automovilista inglés Eyton ha batido el «record» mundial de la hora en automóvil.

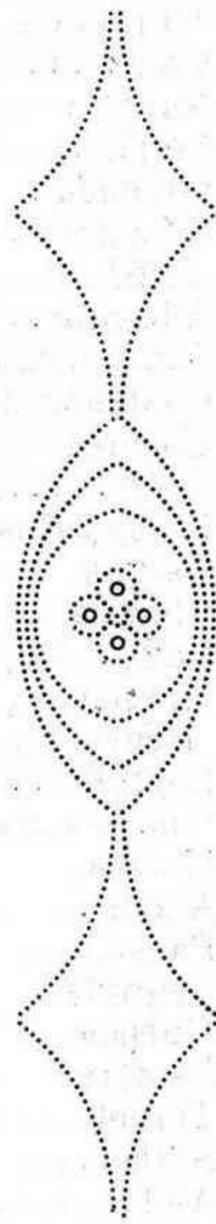
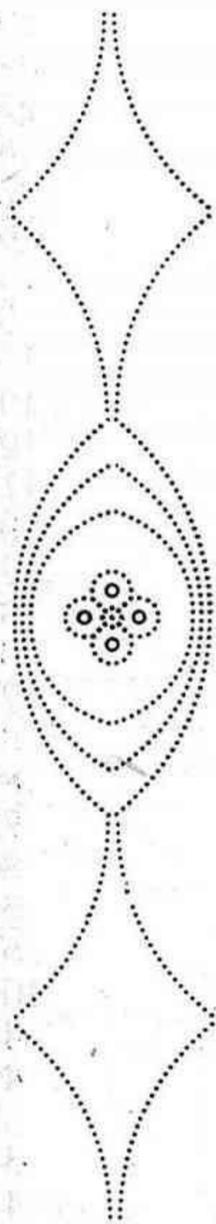
Ha cubierto doscientos catorce kilómetros sesenta y cuatro metros.

Al propio tiempo ha batido las marcas mundiales de las 400 millas y de los 200 kilómetros.

El «record» anterior pertenecía al malogrado Czaikowski, en Berlín, con 213 kilómetros y 839 metros, establecido en mayo último.



Exposition Internationale de
l'Automobile et du Motorcycle
Berlin 1934 · 8-18 Mars



CORDOBA AUTOMOVILISTA

Estadística de los automóviles matriculados en España hasta 31 de Diciembre 1933

N.º de orden	PROVINCIAS		31 de Diciembre de 1932	31 de Diciembre de 1933	Total matriculados durante el año 1933
1	Barcelona	B	50 764	54 332	3.568
2	Madrid	M	43.720	46 852	3 132
3	Sevilla	SE	15.024	15 558	534
4	Valencia	V	13.147	13.984	837
5	Vizcaya	BI	10 045	10.706	661
6	Guipúzcoa	SS	8.476	8.923	447
7	Oviedo	O	8 227	8.611	384
8	Murcia	MU	7 560	7.891	331
9	Alicante	A	5 741	6.054	313
10	Baleares	PM	5 576	5 930	354
11	Málaga	MA	5.252	5.509	257
12	Santander	S	5.192	5.478	286
13	Zaragoza	Z	5.020	5.435	415
14	Gerona	GE	4.892	5 251	359
15	Jaén	J	5.030	5.164	134
16	Las Palmas	GC	4 808	5.153	345
17	Santa Cruz de Tenerife	TF	4 725	5.140	415
18	Córdoba	CO	4.951	5.088	137
19	Pontevedra	PO	4.582	4 784	202
20	Coruña	C	4.380	4.633	253
21	Badajoz	BA	4.320	4 631	311
22	Tarragona	T	4.304	4 495	191
23	Cádiz	CA	3 918	4.240	322
24	Navarra	NA	3.763	4.041	278
25	Lérida	L	3 824	4.012	188
26	Granada	GR	3.391	3.566	175
27	Valladolid	VA	3 285	3.447	162
28	Toledo	TO	3.066	3.172	106
29	Albacete	AB	2.949	3.047	98
30	Salamanca	SA	2.802	2.967	165
31	Castellón de la Plana	CS	2.634	2 831	197
32	Cáceres	CC	2.478	2.607	129
33	León	LE	2.408	2.583	175
34	Ciudad Real	CR	2.262	2.359	97
35	Burgos	BU	2.057	2.179	122
36	Almería	AL	1.950	2.040	90
37	Lugo	LU	1.841	1.935	94
38	Huesca	HU	1.757	1.884	127
39	Orense	OR	1.704	1.767	63
40	Logroño	LO	1.676	1.765	89
41	Guadalajara	GU	1.601	1.680	79
42	Huelva	H	1.587	1.673	86
43	Alava	VI	1.351	1.409	58
44	Palencia	P	1.282	1.335	53
45	Segovia	SG	1.119	1.223	104
46	Cuenca	CU	1.115	1.160	45
47	Zamora	ZA	1.012	1.061	49
48	Teruel	TE	965	1.003	38
49	Soria	SO	902	936	34
50	Avila	AV	818	861	43
	TOTALES		285.253	302.385	17.132

CORDOBA AUTOMOVILISTA

Automóviles matriculados en cada provincia desde 1925 hasta 1933

PROVINCIAS	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933
Barcelona.....	3 470	4 146	4.924	6.746	6.721	4.749	2.191	2 408	3.568
Madrid.....	2 698	3 342	3 973	5.117	5 618	4 039	1.828	1.083	3.132
Valencia.....	767	1 079	1 351	1.841	2 168	1.430	739	687	837
Vizcaya.....	695	815	851	992	1 072	840	395	501	661
Sevilla.....	1 391	1.421	1.478	1 965	2 208	1.011	461	295	534
Guipúzcoa.....	677	698	801	845	782	534	278	306	447
Zaragoza.....	305	370	559	682	711	549	268	233	415
Santa Cruz de Tenerife.....	776	767	391	1.264	462	451	523	337	415
Las Palmas.....					507	388	616	395	345
Oviedo.....	606	677	815	818	918	673	433	295	384
Gerona.....	373	472	560	634	605	484	292	208	359
Baleares.....	544	769	477	578	670	347	187	197	354
Murcia.....	840	828	709	770	884	633	323	218	331
Cádiz.....	279	328	378	330	442	310	179	143	322
Alicante.....	654	743	583	667	726	389	178	168	313
Badajoz.....	430	501	515	418	516	325	142	117	311
Santander.....	380	450	437	530	499	414	217	199	286
Navarra.....	343	386	433	481	506	308	184	133	278
Málaga.....	447	514	451	597	708	565	252	164	257
Coruña.....	246	327	436	487	519	457	258	190	253
Pontevedra.....	374	441	414	486	532	359	181	110	202
Castellón de la Plana.....	305	243	184	250	370	318	178	163	197
Tarragona.....	317	377	478	571	727	404	208	103	191
Lérida.....	251	300	482	616	648	384	176	131	188
León.....	182	199	246	300	306	235	177	100	175
Granada.....	278	408	304	344	431	347	146	80	175
Salamanca.....	235	272	264	322	327	240	110	87	165
Valladolid.....	367	395	308	377	391	283	78	92	162
Córdoba.....	524	544	514	649	661	386	135	98	137
Jaén.....	388	591	650	827	665	363	80	87	134
Cáceres.....	264	278	280	249	323	201	88	48	129
Huesca.....	136	146	198	205	231	189	76	41	127
Burgos.....	175	151	264	285	328	205	107	92	122
Toledo.....	256	330	331	373	445	329	95	43	106
Segovia.....	66	117	146	132	156	105	61	43	104
Albacete.....	188	281	337	439	464	258	65	38	98
Ciudad Real.....	238	242	350	254	331	235	61	46	97
Lugo.....	117	200	193	197	199	180	148	75	94
Almería.....	167	323	228	163	217	193	117	56	90
Logroño.....	117	172	155	191	256	164	93	62	89
Huelva.....	113	138	186	182	198	156	105	72	86
Guadalajara.....	115	199	206	211	210	130	69	57	79
Orense.....	120	196	179	150	192	154	121	84	63
Alava.....	125	118	115	122	170	105	78	60	58
Palencia.....	151	167	143	152	156	90	47	28	53
Zamora.....	93	95	100	118	132	89	26	31	49
Cuenca.....	93	99	142	146	145	75	27	10	45
Ávila.....	50	58	99	105	109	60	33	18	43
Teruel.....	75	66	72	147	182	129	73	20	38
Soria.....	54	87	103	118	184	92	30	25	34
TOTALES.....	21.855	25.866	27 087	34.443	36 928	25 354	12.933	10.877	17.132
Aumento en comparación con el año anterior		4.011	1.221	7.356	2.485	—	—	—	6 255
Disminución		—	—	—	—	11.574	12.421	2.056	—

Accidentes de automóvil en la carretera durante la noche

La mayoría de los accidentes automovilistas en la carretera se originan por el alumbrado deficiente del automóvil.

También a usted le habrá molestado más de una vez la luz deslumbrante de automóviles que viajan en dirección opuesta, sin que se haya preocupado de que la instalación de alumbrado de su coche no padezca igual defecto, equipándolo, para evitarlo, con bombillas anti-deslumbrantes que respondan a todas las exigencias, como la Osram-Bilux.

Quien haya comprobado la sencillez con que la Osram-Bilux resuelve satisfactoriamente este problema, la recomendará seguramente, tanto más, cuanto que la Osram-Bilux resiste golpes y trepidaciones y funciona con absoluta seguridad. Esto se debe a su construcción con selecto material de primera calidad y continuos controles; además, a sus electrodos de material extrarresistente, que garantiza perfectos resultados, aún en las más rudas carreteras.

En la misma calidad de la Osram-Bilux-Clara, de luz siempre blanca, existe también la Os-

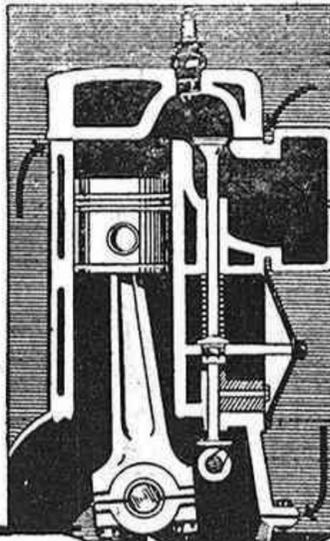
ram-Bilux-Amarilla, de luz de cruce suavemente amarillenta y la que, debido a la «cabeza negra» de la ampolla, evita la formación de velados a la altura de la visual del conductor, tan molestos especialmente en tiempo húmedo y de niebla.

Los accidentes de circulación en Alemania

El número de accidentes de la circulación en Berlín, disminuyó considerablemente en el último trimestre a consecuencia de las enérgicas medidas de la policía, principalmente contra los automovilistas que circulaban sin permiso para conducir.

Se elevó en octubre el número de accidentes a 2.406, en noviembre a 1.935 y en diciembre sólo a 1.608. El número de heridos en octubre fué de más de mil, en noviembre de 800 y en diciembre de 524. El número de muertos por accidentes de la circulación en diciembre fué sólo de veinticuatro.

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

DOS NUEVOS SISTEMAS DE EMBRAGUE AUTOMATICO

En ambos se combina la acción centrífuga con la del vacío producido por el motor

Dos nuevos mecanismos de embrague automático, que eliminan la palanca común de los cambios, han sido introducidos por diferentes firmas en los Estados Unidos y probablemente serán vistos en algunos de los coches 1934.

El primero de éstos es un embrague automático conocido bajo el nombre de Powerflo, que entra en acción y se desconecta solo y en el momento oportuno, sin que el conductor tenga que hacer uso del pedal del embrague ni de la palanca de cambios.

El funcionamiento depende por completo de la velocidad del motor, por medio de una sencilla adaptación mecánica del principio del peso centrífugo, diferenciándose el dispositivo muy poco del embrague común.

El manejo de un coche equipado con este embrague automático es extraordinariamente sencillo. Se pone en marcha el motor y se lo calienta de la manera corriente, y a la velocidad más lenta el embrague queda completamente desconectado y la palanca de los cambios puede moverse hacia cualquier posición de velocidad sin tocar el pedal de embrague.

Con el coche en movimiento, el conductor fiscaliza la velocidad por medio del pedal del acelerador y el del freno. Queda eliminado el uso del pedal del embrague. Para detener el coche, simplemente suelta el acelerador y en el momento oportuno aprieta el freno. El coche se detiene suavemente, todavía en el engranaje de alta velocidad, y sin que el motor se ahogue. Las únicas ocasiones en que el conductor necesita hacer uso de la palanca de los cambios es cuando debe entrar a segunda para darle un repentino impulso al coche, o para subir una pendiente, muy inclinada, o cuando debe dar marcha atrás.

El embrague puede también suministrarse equipado con un aparato al vacío que mantiene

al embrague conectado positivamente cuando el motor va girando a baja velocidad, como por ejemplo, cuando el coche va subiendo una pendiente muy inclinada.

El otro embrague automático, llamado el Trivac, es del tipo accionado centrifugamente, en el cual la acción centrífuga es modificada por un convertidor al vacío. La acción del mecanismo centrífugo solamente da por resultado el engrane del embrague fiscalizado únicamente por la velocidad del motor.

Sin embargo, para eliminar varias desventajas de este mecanismo se agrega un convertidor al vacío. Este aparato permite que el mismo centrífugo actúe libremente mientras haya vacío en el múltiple, pero mantiene el embrague conectado cuando el vacío desaparece. De esto se produce, pues, lo siguiente:

- 1.º El motor arranca remolcando o empujando el coche.
- 2.º Se usa el motor como freno para el estacionamiento.
- 3.º Se evita que el embrague patine excesivamente cuando el coche se mueve lentamente y el motor está trabajando.

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.

FERROCARRIL Y TRANSPORTES TERRESTRES

Una nueva Conferencia sobre los transportes ha sido realizada. Nuestro excepticismo nos dice que no ha de ser la última. Y no puede serlo, porque enfocados los transportes en un círculo cuya preponderancia manifiesta son los ferrocarriles, los transportes por carretera están abocado, si no a su desaparición, si a una inferioridad que sea motivo para que se acreciente la aguda crisis que padecemos.

Hay una desproporción tan grande, en la citada Conferencia, entre los representantes del carril y la carretera, no en su capacidad que en esto no somos nosotros lo que podemos enjuiciarla, sino en su número, que aun queriendo hacer nuestras las palabras del ministro de Obras Públicas en su discurso de apertura de la Conferencia, mucho tememos de la unanimidad que pueda resultar.

Decía el ministro: Yo no quiero que los dictámenes sean objeto de votación; que una discusión serena y objetiva tienda a unir las diversas facetas que hacen hoy una imposibilidad el desenvolvimiento del transporte. Esos dictámenes el Gobierno los estudiará, y teniendo en cuenta las alegaciones de las partes representadas, formulará un proyecto para que sea resuelto prontamente, dando solución satisfactoria.

Los intereses ferroviarios tienen una nutrida representación; el Gobierno, al que nosotros concedemos una doble representación, como gobernantes y como defensores de una cuantiosa fortuna entregada a los ferrocarriles (y que ha de procurar por todos los medios que pueda revertirse en su día a la Caja del Tesoro), ha designado también buen número de representantes, las representaciones obreras, solamente en lo que concierne al ferrocarril y de esto nos ocuparemos—, y al transporte terrestre tan exigua representación que, aun habiendo sido

aumentada a última hora, solamente son dos los representantes, y ellos patronales.

¿Cómo podemos confiar nosotros, los profesionales del volante, que la representación obrera en dicha Conferencia pueda velar por nuestros intereses, cuando ello se trasluciría en socavar los intereses que los ferroviarios han conseguido de sus Compañías, retiros, aumentos graduales, categorías, etc.?

Es indudable que, por muy duras batallas que los representantes del transporte por carretera entablen, sus ardorosos argumentos no llegarán a traspasar la coraza de los intereses creados, atrincherados precisamente en las facilidades que todos los Gobiernos les prodigaron, emulando al personaje benaventiano, mi dinero, mi dinero, y esta inferioridad manifiesta será tenida en cuenta precisamente para todo lo contrario que los representantes del transporte terrestre propugnaban, en vez de facilidades para el libre desenvolvimiento de la industria; impuestos, gabelas, sujeción a normas que, si no son dictadas, por las Compañías ferroviarias, han de ser sugeridas por ellas.

Este es el horizonte que vislumbramos los que un día y otro día, ya cercanos a que nuestras actividades profesionales no tengan aceptación entre los patronos, sentíamos ansias de emancipación, dedicándonos a la pequeña industria, veamos fracasadas nuestras ilusiones.

Este es nuestro excepticismo. Partidarios siempre de conducirnos por los medios legales, a ellos apelaremos para conquistar nuestro derecho a una vida de trabajo, sí, pero no supeitada a que no podamos levantar los ojos, ambicionando santamente una independencia nacida de nuestro culto a la profesión.

TALLERES TIPOGRAFICOS
LA IBERICA

Antonio Carmona Contreras

Duque de Hornachuelos, 12 dup.

Teléfono 1754 CORDOBA

Lea Vd. CORDOBA AUTOMOVILISTA

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 máximu 25.000 ptas

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.

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 Febrero de 1934

Del número 5.945 al 5.958

Don Santiago Montero Ajenjo, vecino de Ahillones (Badajoz); don Pedro Romero Bartolomé, de Córdoba; don Rafael Morilla González, de Córdoba; don Miguel García Soto, de Bujalance; don Manuel Burguillos Serrano, de Lucena; don Francisco Florido Baena, de Casariche (Sevilla); don José Gómez Rojo, de El Carpio; don Francisco Prieto Cañero, de Córdoba; don Ignacio Caballero Rubio, de Pozoblanco; don Armando Castillejo Moya, de Peñarroya-Pueblonuevo; don Rafael Jiménez Puig, de Lucena; don Antonio Berni Gutiérrez, de Santaella; don Antonio Muñoz Moreno, de Córdoba y don Juan Torralbo Sánchez de Villanueva de Córdoba.

LEA VD.

CORDOBA AUTOMOVILISTA

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

Núm.	MARCA	NOMBRE Y APELLIDOS DEL PROPIETARIO	DOMICILIO
5110	Bedford (C).....	Don Francisco López Luque.....	Cabra
5111	Bedford (C).....	» José Pérez Barquero.....	Córdoba
5112	Hispano-Suiza (O).....	» Rafael Ramírez del Espino.....	Lucena
5113	Opel.....	» Laurentino Díaz González.....	Bujalance
5114	Renault.....	» Francisco Arroyo Herrera.....	Córdoba
5115	Renault.....	» Miguel Merín Manzanares.....	Córdoba
5116	Ford (C).....	» Francisco Tejada Lucena.....	Montilla
5117	Ford.....	Doña Dolores Ayllón Herruzo.....	Villanueva de Córdoba
5118	Ford.....	Don Isidoro Hidalgo Trejo.....	Fuente-Obejuna
5119	Blitz (C).....	» Rafael Moñiz Cecilia.....	Cabra
5120	Plymouth.....	» Diego Canals Alvarez.....	Córdoba

En total, se han matriculado 11 vehículos, correspondientes a las siguientes marcas: Ford, 3; Bedford, 2; Renault, 2 y 1 a cada una de las marcas Hispano-Suiza, Opel, Blitz y Plymouth.

Alemania reorganiza sus fábricas de automóviles

Los once fabricantes alemanes de automóviles sufrieron en 1932 una pérdida de 4.830.000 marcos, contra una pérdida de 5.210 en 1931.

Después de la reorganización de esta industria, han quedado únicamente nueve fabricantes (exceptuando las sucursales de fábricas extranjeras), los cuales, según cálculos estimativos, realizarán un beneficio de alrededor de 1.250.000 marcos. Los precios de venta serán fijados en enero de 1934, para todo el año, lo que permitirá a los constructores el trabajar con el mínimo de riesgo.

En los Estados Unidos ha disminuido la producción

Durante el mes de septiembre del año pasado, la producción de los Estados Unidos ha sido de 160.890 automóviles y 35.180 camiones, contra 195.020 y 41.340, respectivamente en agosto de 1933.

Durante los nueve primeros meses de 1933 se han producido 1.294.582 vehículos contra 841.552 en el período correspondiente del año anterior.

EL GRAN PREMIO DE ARGEL

Una noticia, todo lo contrario de las que con frecuencia y no sin sentimiento hemos dado de unos dos años acá, el Automóvil Club de Argel ha tomado el acuerdo de subvencionar con cien mil francos la organización del Gran Premio de Argel, que se disputará durante la primera quincena de mayo en el circuito de la Bouzarea.

Es probable que se organice también un Gran Premio de motocicletas, a disputar la víspera de la carrera automovilista.

Es algo agradable que, en medio de la ráfaga de suspensiones, podamos hablar de un Gran Premio, que ya cuenta con 100.000 francos,

En Francia el autobús desplaza al tranvía

El Comité de coordinación de los transportes de la región parisién, ha decidido abrir inmediatamente una información sobre la supresión de diecisiete líneas de tranvías de las veintiuna previstas por el Consejo general en el mes de diciembre último.

La Asamblea regional podrá, tan pronto reciba la aprobación de la autoridad superior, votar la supresión de los tranvías y reemplazarlos por autobuses.

ES OBLIGATORIO



Libro Especial de Transportes de Mercancías y Efectos

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

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

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, Aguilár 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 volumen.*

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.