

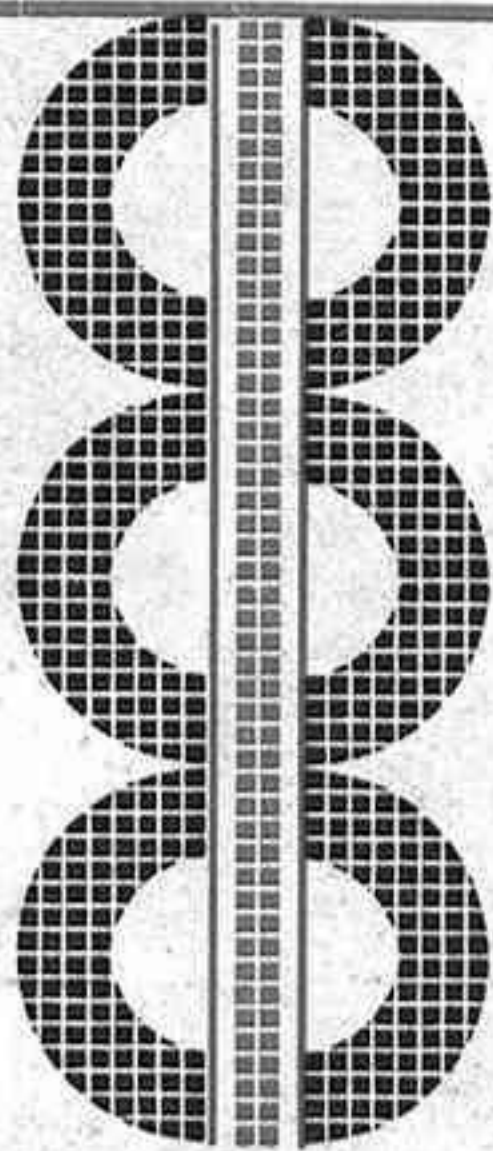


CÓRDOBA AUTOMOVILISTA

Libro Especial de Transportes

de Mercancías y Efectos

ES OBLIGATORIO



a los dueños o empresas de camiones u
otros vehículos de tracción mecánica que
transporten exclusivamente mercancías o
efectos por carreteras o caminos ordina-
rios, adquirir el Libro Especial de Trans-
portes de Mercancías y Efectos. - - -

INFORMARÁN EN ESTAS OFICINAS

Morería, 14, pral.

◆ Teléfono 1000

◆ CORDOBA

PEDRO LOPEZ E HIJOS

BANQUEROS

REPRESENTANTES DE LA COMPAÑIA

ARRENDATARIA DE TABACOS

TELEFONO 1226

CORDOBA



CARBONELL Y COMPAÑIA S. EN C.

CASA CENTRAL EN CORDOBA (FUNDADA EN 1866)

Fábrica de refinación de aceites último sistema. Fábrica
molino de aceite fino Sistema Marqués de Cabra.
Bodegas de vinos finos de Montilla y los Meriles.

Fábrica de harinas sistema Austro-Húngaro Daverios
Bühler. Producción diaria 5.000 kgs.
Almacén de maderas de Flandes, Austria y América.
Fábrica de fideos y pastas para sopa.

COMPRA-VENTA DE CEREALES Y LEGUMBRES

SUCURSALES: Sevilla, Melilla, Jaén, Aguilar de la Frontera, Castro del Río, Pinos Puentes

Grandes Fábricas de Aceite de Orujo, Sulfuro de Carbono y de Jabones



EL 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

CORDOBA AUTOMOVILISTA

Año XIII

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

Núm. 238

Oficinas: Morería, 14, pral.

DIRECTOR: FRANCISCO QUESADA

TELÉFONO NÚM. 1000

1.º DE JUNIO DE 1935

Lo que pagan los automóviles

Al precio actual en origen de la gasolina, que es de cuatro y medio centavos por galón, y teniendo en cuenta la cotización del dolar, el importe del flete y del seguro, resulta la gasolina en puerto aproximadamente a 0,08 pesetas, si procede de Rusia, y alrededor de 0,10 pesetas si el origen es de América. Añadamos el importe de todos los gastos de administración del Monopolio, de distribución del producto, de comisiones a los vendedores, de intereses al capital, comisiones bancarias y amortizaciones, cuyos sumandos, según el anuario que publica la Campsa, ascienden a 0,16 pesetas el litro, y tendremos que el coste de la gasolina entregada al consumidor viene a ser de 0,26 por litro. Vendiéndose la gasolina a 0,76 pesetas, que es el precio vigente en la actualidad, resulta un beneficio de algo más de 0,59 pesetas por litro, y siendo el consumo peninsular de quinientos millones de litros, se deduce que el Estado español recibe 250.000.000 de pesetas por el suministro de la gasolina. De esa cantidad seguramente que el noventa por ciento co-

responde a los propietarios de vehículos con motor mecánico.

Como los automóviles están sujetos al impuesto de patente de circulación, que en los presupuestos españoles se cifra en 630.000.000 de recaudación, obtenemos los siguientes datos de cantidades que paga al Estado el automovilista:

Por contribución directa, patente de circulación.....	63.000.000
Por contribución indirecta por beneficio del Monopolio y por impuesto sobre la gasolina, 90 por 100 de 250 millones..	225.000.000
Por el beneficio que el Estado, por mediación de Campsa, obtiene en los lubricantes, los automovilistas vienen recargados aproximadamente en..	16 000 000
En conjunto, pesetas..	304 000.000

Hemos dejado sin mencionar las cantidades suplementarias que satisfacen los que explotan el negocio de transporte por derechos de Adua-

nas por canon de circulación y por otros de menor importancia.

Constantemente se ha argumentado, al hablar del precio actual de la gasolina de este país, que es inferior al que rige en el mundo. Esto es inexacto. Con el aumento que se proyecta el precio de la gasolina será el mismo que en Suiza, Checoslovaquia y Austria; más caro que en Portugal, Bélgica, Rumania, Grecia, Gibraltar, Inglaterra, Holanda, Estonia, Dinamarca, Noruega y Suecia, y más barato que en Turquía, Italia, Letonia, Francia, Polonia, Alemania, Lituania y Bulgaria.

También se argumenta en favor de la elevación de la gasolina con la competencia que hacen los automóviles al tráfico del ferrocarril, ya que se afirma que las carreteras son usufructuadas por los automovilistas sin pagar. La argumentación no es justa.

Supongamos que los kilómetros de carretera de la Península sean ochenta mil, incluidos los caminos vecinales, y admitamos que para su conservación se consiguen 2.000 pesetas anuales por kilómetros.

El presupuesto llegaría a 160.000.000 de pesetas. Como el automóvil paga 304.000.000 de pesetas, todavía queda un margen bien generoso para atender a otras cosas, además de la conservación de carreteras.

Supongamos que el capital empleado en la adquisición de automóviles se considere por el fisco como el de una industria cualquiera que obtuviese el diez por ciento de beneficios y que tuviese que contribuir al Estado con el quince por ciento.

Como los automóviles en circulación son ciento ochenta mil, y de ellos siete por ciento de motocicletas, veintitrés por ciento de camiones y setenta por 100 de turismo, y admitiendo un promedio de precio de 18 000 pesetas por cada coche, el valor total del dinero invertido en la industria del automóvil es de 3.240.000.000 de pesetas. Su utilidad, calculada al diez por ciento nos daría un beneficio industrial de pesetas 324 000.000, y su tributación representaría 48.600.000.000 de pesetas.

Con esos números, interpretados con serenidad, podríamos decir:

Gravamen que debe pesar sobre el automóvil

Para la conservación de carreteras.....	160.000.000
Para impuestos.....	48.600.000
	<hr/>
Justa cantidad a tributar....	208.600.000

Esta cantidad como se ve, es inferior.

Para darnos idea exacta de lo que supone una tributación de 350 000.000 debemos advertir que la riqueza rústica paga 235.000.000, la urbana, 153; la industrial, 198. Cifras todas ellas muy inferiores a las que paga el automóvil por uno y otro concepto al Estado.

(De *Coruña Automovilista*).

JULIAN DE CABO

MEDICO ESPECIALISTA

DIABETES NUTRICION

Plaza San Juan, 2-A — Teléfono 1704

— CORDOBA —

Final de semestre

A los automovilistas que piensen dar de baja sus vehículos en la Patente

Se recuerda a los dueños de automóviles, camiones o motocicletas, que tengan el propósito de dar de baja sus citados vehículos, deben apresurarse a llevar a cabo las mismas antes del día 30 de Junio actual.

Los residentes en Córdoba, efectuarán dicha baja en la Administración de Rentas Públicas; y los domiciliados en los pueblos de la provincia, en las Alcaldías respectivas.

Pasado el referido día 30 de Junio, se pondrán al cobro las Patentes correspondientes al segundo semestre del año actual, cuyo pago será obligatorio.



Nuestras cubiertas para camiones y autobuses tienen una **banda de rodamiento con ranuras profundas y vigorosas, que aseguran la máxima tracción.**
 Llevan más alambre en los talones; más capas de cuerdas impregnadas refuerzan la pestaña, eliminando así los fallos de los talones.

MAS KILOMETROS POR PESETA



Firestone - Hispania S. A.

Fábrica y Oficinas Centrales en BASAURI - Apartado 406 - Teléfonos 17827-28-29 - BILBAO

SUCURSALES:

- MADRID. General Pardiñas, 50. Teléfonos 60800-60809
- BARCELONA. Clarís, 92. Teléfonos 80123 24
- SEVILLA. San Pablo, 35-41. Teléfono 26332
- VALENCIA. Colón, 15. Teléfono 10567
- CORUÑA. Juana de Vega, 56-60. Teléfono 2940

DEPOSITO:

MURCIA. Plaza Belluga, 3. Teléfono 1123

FIRESTONE - HISPANIA. S. A.	
Apartado 406	BILBAO
Sírvese remitirme gratis su folleto EL CUIDADO DE LOS NEUMATICOS	
Nombre	
Dirección	
Población	

Ha aparecido notablemente reformado y con multitud de nuevos datos el ANUARIO-GUIA "AUTOMOVIL COMERCIO" edición XV, para 1935

Esta importante obra, es el colaborador indispensable de los comerciantes, Fabricantes, Agentes, Propietarios de automóviles, Empresas de Omnibus y de todos cuantos están relacionados con el comercio y la industria del automóvil en España.

El ANUARIO GUIA «AUTOMOVIL COMERCIO» edición 1935, contiene más de 800 páginas de direcciones y datos. Comprende:

1.^a Parte.—Clubs Automovilistas Españoles. Entidades Automovilistas Españolas. Clubs Automovilistas Extranjeros. Comité de la Asociación Internacional de Automóviles Clubs Reconocidos. Lista de socios de las entidades automovilistas Españolas. Lista de socios de los Clubs Automovilistas Españoles.

2.^a Parte.—Relación de las líneas de Transporte en automóvil, otorgadas en exclusivas, clasificadas por orden alfabético de provincias. Relación de las líneas de Transporte en Automóvil, clase B, clasificadas por orden alfabético de provincias. Prensa Automovilista Española.

3.^a Parte.—Lista por orden alfabético de apellidos y profesiones de todo el comercio y la industria del automóvil en España, debidamente clasificados por provincias. Relación por marcas, en cada provincia de los automóviles, camiones y motocicletas matriculados durante el año 1934. Lista de representantes en cada provincia de marcas de automóviles, amortiguadores, bicicletas, bujías, carburadores, cojinetes a bolas, lubricantes, magnetos, motocicletas, muelles, neumáticos, etc.

4.^a Parte.—Estadística de los automóviles matriculados en España. Automóviles matriculados en cada provincia desde 1925 a 1934. Vehículos a motor matriculados en España desde 1930 a 1934 clasificados por marcas. Tarifas de contribución semestral para los vehículos de tracción mecánica. Derechos de Aduana a su

importación a España por grupos de naciones. Transporte por ferrocarril en España. Impuesto de transporte. Lista por orden alfabético de apellidos (sin profesiones) del comercio y la industria del automóvil de toda España (especial para propagandas).

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

(Precio del ejemplar incluido envío certificado, 20 pesetas).

AUTOMOVIL COMERCIO.—Ronda San Pablo, 27, principal. (Edificio Olympia).—Barcelona.

Lea Vd. diariamente

A B C

Corresponsal en Córdoba:

FRANCISCO QUESADA

La seguridad de los coches actuales

Hay más seguridad en el compartimiento de la dirección de los coches diseñados en 1934 aunque esta mejora quizás no llame, al principio, la atención de quienes los examinan.

El espacio para sentarse es mayor, y este es uno de los factores que contribuyen a aumentar la seguridad, pues el conductor puede manejar el coche con toda comodidad. Otro factor está constituido por el hecho de que los instrumentos son más fácilmente visibles. Por último, el árbol de la dirección se encuentra en una posición más avanzada.

Además, se nota que en varios modelos nuevos de coches, el compartimiento del conductor está más libre de obstáculos, a causa de que el freno de emergencia está colocado en el tablero.

EL CODIGO DE CIRCULACION

En artículos anteriores nos hemos ocupado de aquellos puntos del Código de Circulación que entorpecían la buena marcha y el progreso constante del automóvil en nuestro país. En ellos se hacían resaltar los artículos perniciosos, tanto para las empresas como para los particulares que se dedican al transporte de mercancías o viajeros.

Como no hay obra buena sin que encierre algo malo, y viceversa, vamos a mencionar aquellos artículos del Código que constituyen un gran acierto para la regulación del tráfico automovilista.

Indiscutiblemente hay que reconocer en el nuevo Código de Circulación muchísimas cualidades útiles y buenas, de acuerdo con el progresivo desarrollo del automovilismo, al unísono de los demás países, donde el automóvil ha adquirido proporciones tan grandes en la vida comercial, planteando problemas que se han solucionado con el establecimiento de leyes y Códigos. En nuestro país, ante las necesidades cada día mayores por el desarrollo creciente del automovilismo, ha sido necesario crear el vigente Código, para dejar en suspenso el reglamento de circulación urbana e interurbana, y el reglamento de vehículos con motor mecánico por todas las vías públicas de España, establecido en 16 de Junio de 1926.

Se observan en el nuevo Código las buenas y acertadas disposiciones, en la regularización del tráfico por las vías urbanas e interurbanas, disposiciones que, como un sagrado deber, han de observar los distintos usuarios de vehículos, así como los conductores de ganados, carros, bicicletas, etc., para evitar en lo posible cualquier probable accidente. Para ello, da ciertas normas a los Municipios y demás entidades encargadas de regularizar el tráfico, obligándoles a establecer señales indicadoras ya sean de peligro, de dirección o imperativas.

Como también la regularización de luces en todos los vehículos, silenciadores, que amortigüen el estrepitoso ruido de los motores, los sonidos acústicos, los deberes de los peatones, amén de disposiciones acertadas para la circula-

ción de vehículos extranjeros en el territorio nacional, y un sin fin de cosas más, todas ellas de carácter general y dignas del mayor elogio.

Es verdaderamente lamentable que siendo el nuevo Código de la Circulación en general una obra de meritísimo valor, se observe a través del mismo las influencias perniciosas de ciertos sectores interesados en que el automovilismo no progrese en España. Uno de ellos, como son, al parecer las Compañías ferroviarias, que presionan e inutilizan a los camiones de transporte de mercancías, influyendo para que se les cargue a éstos con impuestos varios, autorizaciones diarias para su circulación, permisos de conducción especial, autorizaciones a sus ayudantes, etc., que son trabas e impedimentos para el desenvolvimiento de transporte, ya que esto, en sí representa economía y riqueza nacional, contrastando las consideraciones tributivas y máximas facilidades con que se distingue el automóvil, ya que el 80 por 100 de éstos son de lujo y ostentación y el camión economía y riqueza.

Por otra parte, los organismos oficiales se han amañado el Código a su gusto, unos tratando a los vendedores de automóviles al igual que ciudadanos fuera de ley, como si estos señores no satisficieran su contribución y demás cargas tributivas para poder desarrollar su negocio, imponiéndoles fuertes multas por el uso de placas de pruebas y de transporte; otros con su trama burocrática, siempre lenta en la solución de los asuntos, la irresponsabilidad de los exámenes de vehículos y cálculos de sus potencias, cargándoles el mochuelo de sus errores a las casas vendedoras, las dificultades a los aspirantes de permisos de conductor y una porción de trabazones que impiden el desenvolvimiento y fomento del automovilismo.

Que distinto punto de mira tienen nuestros legisladores al lado del de las últimas palabras con motivo de la inauguración del salón del automóvil celebrado días pasados en Berlín por el presidente del Reich, quien dice que hay que intensificar la producción y conceder las máximas facilidades al automóvil, PARA QUE ESTE SEA POPULAR EN TODOS LOS SECTORES DE LA VIDA DEL PUEBLO.

¡Atención al ferrocarril!

¿Se está iniciando una campaña a favor de la nueva supresión de guarderías?

Lo apuntábamos en uno de los últimos artículos. Hay que estar atento y arma al brazo. ¿Se trata de iniciar una campaña para que se rectifique la última decisión del Ministerio de Obras públicas referente a la reposición de guarderías en los pasos a nivel?

Aseguraríamos que sí. Periódicamente se publican en los diarios más incondicionales defensores de los intereses de las grandes empresas, trabajos que lo hacen sospechar.

Una prueba es el siguiente suelto, que comentamos, de un diario madrileño.

«En repetidas ocasiones se ha podido comprobar cumplidamente la inutilidad de las barreras y guarderías de los pasos a nivel, ya que resulta mucho más eficaz una buena señalización reglamentando debidamente la circulación por carretera. La experiencia ha venido a corroborar el acierto del Congreso Internacional de Ferrocarriles de El Cairo, cuando acordó que «la supresión de las barreras constituiría un

progreso, pues las detenciones de la circulación por carretera quedarían reducidas al mínimo, y se eliminaría el peligro que supone, independientemente del paso del tren, la barrera cerrada a través de la carretera». Por otra parte, los datos estadísticos de los principales países, incluso España, indican que se producen más accidentes en los países provistos de barreras que en los que tienen otra clase cualquiera de protección. Contra la imprudencia o la inconsciencia de algunos conductores es muy difícil luchar. Pero dejando aparte este factor, todo contribuye a indicar la conveniencia de eliminar el peligro que representan las barreras, sustituyéndolas por un sistema apropiado de señalización en los cruces donde la visibilidad lo permita. Hemos de decir que se han presentado a las dos grandes Compañías un plan de obras, con su plan financiero, para convertir todos los pasos a nivel en pasos superiores o inferiores. En estos momentos se hacen las gestiones para que lo estudien las dos Empresas.»

Al suelto se le ve el penacho. Conformes con la solución ideal, que sería la instalación de pasos a nivel en superiores o inferiores. Pero ésta, se ha dicho muy repetidas veces, es imposible de llevar a cabo económicamente. La situación de las explotaciones ferrocarrileras no

No son un GASTO..sino una INVERSION

porque las nuevas
Champion
aprovechan y ahorran
el combustible

BUJIAS
Champion



Este aislador
de nueva forma
produce
MEJOR MARCHA
EN EL MOTOR

permiten tan cuantioso dispendio. Es, por lo tanto, una decisión impracticable.

Admitimos los inconvenientes que supone el paso cortando la carretera; es decir, el servicio de guardabarreras. Ciertamente que no es perfecto, pero la dificultad se debe exclusivamente a los egoísmos de las Compañías, que no dotan a las casetas de guardabarreras de un indispensable teléfono ni tienen la precaución de situar los pasos a nivel con señales convenientes, muy principalmente, durante la noche.

¿Que a pesar de esto, y aun sin esto, surgen accidentes por culpa de los conductores de vehículos rápidos? ¿Qué hemos de hacerle? No se preocupen por ello las empresas de ferrocarriles; no se molesten en dar a la publicidad los accidentes de esta clase que, al menos legalmente y por ahora, no les alcanza a ellos la responsabilidad, si, en su nombre, está bien atendida, con arreglo a las normas legales, las guarderías. Lamenten, si les parece—nunca lo han hecho—las desgracias originadas por su egoísmo, por sus conveniencias o por abandonos de sus agentes, y no aumenten con nuevas culpas los pecados de los imprudentes, que nadie, absolutamente nadie, ni nosotros mismos, hemos de defender.

Y, principalmente, no sientan las añoranzas

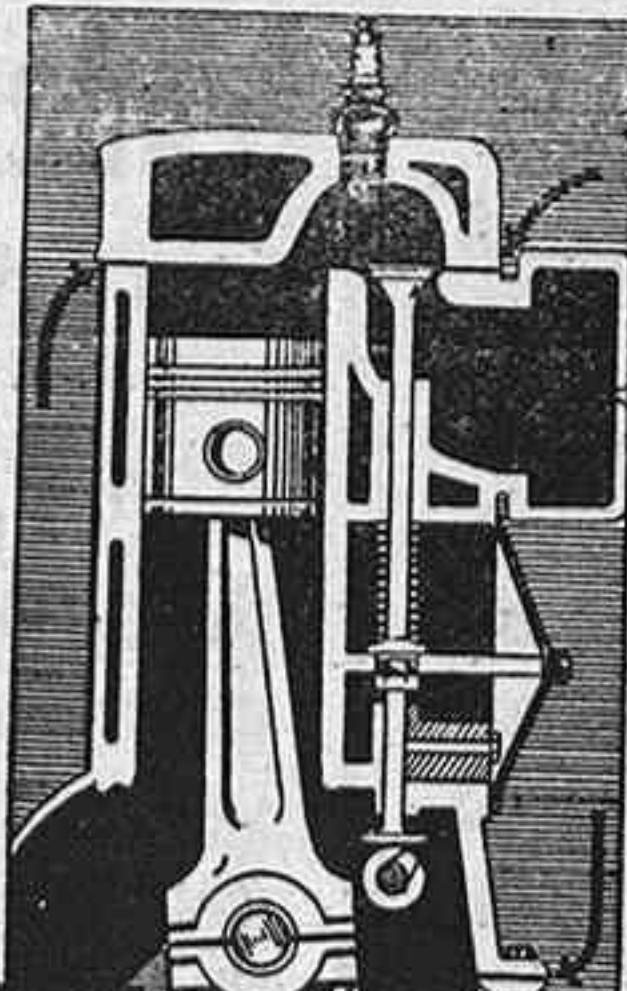
de los tiempos de supresión de guarderías; no hagan campañas más o menos solapadas a favor de dejar sin efecto el Decreto que ha merecido la aprobación de todos los españoles en los que no coincide la circunstancia de ser tenedores de valores ferroviarios.

Aunque lo digan desde El Cairo o desde Chapultepec. La supresión de barreras es, más que equivocada, criminal. Lo hemos visto, lo hemos sufrido en España y lo acusa una estadística de cientos de muertes, con las que se ha pagado el favor que la Dictadura quiso conceder al mejor beneficio de las empresas de ferrocarriles.

El conductor «imprudente», de quien tanto se preocupa actualmente la Prensa, acostumbrada a defender los derechos (?) del pez gordo, ya pagará su culpa o se desengañará que la imprudencia es el peor pasajero que el automovilista puede llevar a su lado.

Pero créannos, para los muchos que no somos imprudentes, para la mayoría de los usuarios de la carretera, el restablecimiento de las guarderías supone una extraordinaria tranquilidad. No consideramos resuelto el problema. Es un paso en dirección de la perfección. Pero a ésta no aspiramos porque nos damos cuenta de sus dificultades. Pero sería absurdo retroceder

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

a los tiempos dictatoriales: a la supresión de las barreras en beneficio de las Compañías y con peligro de la vida de los restantes ciudadanos.

No se puede hablar de este asunto, aunque los sueltos se pagan a muy alta cantidad la línea. Al público no se le convence, y se ve de largo el penacho humeante del ferrocarril.

EL CARBURANTE NACIONAL

Seguramente en España va a implantarse como obligatoria la puesta al mercado de carburante nacional, constituido por mezcla de gasolina y alcohol, este último en reducida proporción.

Se trata con ello de remediar la falta de mercado para los alcoholeros, tal como ya se hizo en Francia hace tiempo.

En Francia, el carburante nacional ha dado lugar a campañas intensas de protesta por parte de los automovilistas, y en los Estados Unidos, antes de llegar a su aplicación, se realizaron ensayos por parte de la Automobile American Association, que fueron poco favorables a la aplicación de la mezcla gasolina-alcohol.

Las pruebas de la A. A. A., fueron realizadas con mezcla de 90 por 100 de gasolina por 10 por 100 de alcohol y fueron efectuadas con coches y motores de tipo normal.

Dichas pruebas demostraron que el consumo de combustible con la mezcla era de 4,5 por 100 mayor que con nafta sola; que el carburador tiene que dar una mezcla con un 3 por 100 de mayor riqueza que actualmente para obtener la misma aceleración; que la mezcla mejora las actualidades en lo que respecta a los golpes del motor y detonación, pero ello sólo hasta un cuarto o un tercio de lo que se consigue con los mejores combustibles modernos. Finalmente, se ha podido comprobar, en forma concluyente, que la mezcla de alcohol y nafta absorbe la humedad de la atmósfera y, por consiguiente, se produce la inevitable separación de uno y otra con el perjuicio que es de imaginar.

Banco Español de Crédito

Capital: 100 millones de pesetas

Reservas: Pesetas 67.621.926'17

Domicilio social: Alcalá, núm. 14, Madrid

SUCURSAL DE CÓRDOBA

CLAUDIO MARCELO, 21 Y 23

(EDIFICIO DE SU PROPIEDAD)

Caja de Ahorros

Intereses que se abonan 3 % anual - Libretas máximum 25.000 ptas.

Sucursales en España y Marruecos

Corresponsales en las principales ciudades del mundo

EJECUCIÓN DE TODA CLASE DE OPERACIONES DE BANCA Y BOLSAS

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

Consignaciones a vencimiento fijo

Tres meses 3 por 100 anual

Seis meses 3'60 por 100 anual

Un año 4 por 100 anual

EL BANCO ESPAÑOL DE CRÉDITO pone a disposición del público, para la conservación de valores, documentos, joyas, objetos preciosos etc., un departamento de

Cajas de Alquiler

con todas las seguridades que la experiencia aconseja.

También crece la producción americana

El presidente de... un gran consorcio americano de coches ha declarado últimamente que durante el último trimestre del año 1934, había vendido tantos automóviles como en el «año del oro» 1929. Se calcula que en 1935 America alcanzará la cifra global del 1930, o sea unos cuatro millones de coches. Bajo este aspecto la «reprise» de los negocios aparece luminosa. Si la clientela del automóvil representa algo, la crisis parece ya en vías de agotarse.

Otra famosa casa americana anuncia que ella sola lanzará un millón de coches en 1935.

Consejos útiles y pintorescos para la mayor seguridad en la circulación

Para los que tienen auto

Todos los coches son buenos, o casi todos. ¡Si se pudiese decir lo mismo de los conductores!

Vuestro coche es el mejor, pero no intentéis probarlo a los amigos. No lo creerán, aunque asientan cortésmente, y además, no les interesa.

Desechad la preocupación de la hora media; no es conveniente ni en el automovilismo comercial.

Si no estáis muy bien de salud, no llevéis el volante y menos con velocidad, así los caballos del motor no podrán dominaros en algún momento. Desconfiad de la fatiga que producen las largas etapas; los accidentes ocurren siempre al término del día.

Deteneos con frecuencia en la carretera para admirar el paisaje.

Cruza con gran moderación las grandes aglomeraciones, e id con mucho ojo; por mucha que sea vuestra prudencia hay que contar siempre con algún peatón disraído el niño imprudente, el perro estúpido.

Un conductor de mérito tenía la manía de rozar los obstáculos. Decía: Un centímetro basta y pasa. Un día no pasó y se mató.

Sed despiadados con vosotros mismos para reprocharos vuestras imprudencias. Si no comprendéis el peligro de ellas, podéis hacer vuestro testamento.

Hacer comprobar y arreglar con frecuencia vuestros frenos. Vuestra vida y la de otros pende de ellos. Al comenzar una buena bajada ensayadlos. Utilizar el motor como freno. No bajéis bajo ningún pretexto en vuelo planeado.

Respetad el Código del camino si queréis que los demás os respeten.

Un buen avisador vale por dos.

Reservad vuestros neumáticos más viejos para la ciudad y usad en la carretera los que en mejor estado se encuentren. Es una economía.

La explosión de un neumático no es una broma; pero un buen conductor no debe volcar por ello. Tanto más cuanto que el estallido de los neumáticos globos es hoy día bastante raro, y que las llantas actuales impiden que salgan.

Nada incita tanto a la prudencia como ver al borde del camino un coche deshecho. Pensad algunas veces en ello antes de hacer el loco.

El camino es para todos, no estáis solos en él y conviene recordarlo a tiempo.

Las paradas hacerlas siempre en las rectas y en caminos anchos. De lo contrario, salid de la carretera.

Las carreteras asfaltadas son temibles en cuanto llueve. Todo cambio de dirección brusco conduce fatalmente al vals y a veces al charlestón. Y esto va bien mientras no hay árboles ni focos.

Un buen conductor no aplasta nada... ni siquiera una gallina.

Regla suprema de prudencia: conducid siempre como si tuviérais malos frenos... pero que sean buenos.

Para los que no tienen auto

Empezad por no maldecir de los que tienen. Dentro de poco todo el mundo tendrá.

Sabed los que vais a pie, que la carretera se ha hecho peligrosa. No la crucéis sin mirar a derecha e izquierda.

Los perros y los gatos lo saben desde hace tiempo. Hasta las gallinas, a pesar de su eresa idiotéz, empiezan a apercibirse de ello. La calzada o el arroyo son para los coches, y las aceras para los peatones. Cada cual por su sitio.

Cruza las calles tranquilamente en los puntos indicados para ello, sin volver jamás hacia atrás. Enseñemos a los niños que las vías no son lugares de juego. Ciclistas: manteneos estrictamente a la derecha e id por el borde del camino.

Moraleja

Quien quiera que seais: sentados en el volante, a caballo o a pie, si estáis en el camino, en la ciudad, repetíos esta máxima: *prudencia*.

EL ALUMBRADO DEFICIENTE ES PELIGROSO

Las autoridades que tiene a su cargo el velar por la seguridad de los caminos, están prestando cada vez más y más atención a los accidentes automovilistas causados por la deficiencia del alumbrado, lo cual ha venido a presentar un doble problema, pues por un lado se reconoce que mientras peor alumbrados estén los caminos mayores peligros ofrecen durante la noche, y por el otro tienen los ayuntamientos, ya el mero deseo, ya la necesidad real, de reducir el coste del alumbrado de calles y carreteras.

Los cálculos que previo concienzudo estudio se han hecho sobre el particular revelan que de una tercera parte a la mitad de los accidentes mortales que ocurren en la noche, se deben a inadecuada visibilidad. En algunos de los estados de los Estados Unidos, más del 40 por 100 del número total de accidentes del tránsito tienen lugar durante la noche.

Los experimentos que se han hecho en los últimos años han tenido por objeto no tanto el aumentar el número de lámparas en los caminos como el reformarlas o transformarlas, y entre las más notables consecuencias de tales experimentos se encuentra la lámpara de vapor sódico, que emite una luz amarilla y brillante, y de la cual se han hecho ya por la General Electric Company, y con magníficos resultados, instalaciones de prueba en Siracusa, en Asbury Park, pintoresco puerto del estado de Nueva Jersey, en Pitsburgo, estado de Pensilvania, y en algunas ciudades de Conécticut.

En una reunión celebrada en la ciudad de Newark, el ingeniero electricista R. E. Simpson reveló los resultados de minuciosa investigación que duró tres años y que tuvo por objeto determinar la relación que había entre el alumbrado de los caminos y la seguridad de éstos. Se descubrió que en las ciudades cuyas calles estaban mal alumbradas, la proporción de accidentes automovilistas mortales era aterradora, en tanto que en aquellas cuyas calles con-

taban con buen alumbrado la proporción de tales accidentes era relativamente baja.

Dicha investigación se llevó a cabo todos los días, de las 17 a las 20, durante los meses calurosos de mayo, junio, julio y agosto, así como durante los meses fríos de octubre, noviembre, diciembre y enero. Las horas referidas son de claridad en la temporada de calor y de obscuridad en la de frío. Comparado el número de accidentes automovilistas mortales de la primera de dichas temporadas con el de los registrados en la segunda, y teniendo en cuenta la mala situación de los caminos en el invierno por la nieve y la escarcha, se llegó a la conclusión de que los 2 554 individuos que perdieron la vida, por causa de accidentes, en el período diario de tres horas y en los tres años que duró la investigación, 1.282, aproximadamente, fueron víctimas de la deficiencia del alumbrado público.

Los accidentes no mortales que ocurrieron a esas mismas horas y en esos mismos años y que se atribuyen también al mal alumbrado, se calculan en más de 33.000, del total de 65.000 de esta clase de accidentes. En lo que respecta a la fase económica de los accidentes, la pérdida resultante se calcula—en lo que respecta solamente a los casos de que trata la investigación—en 102.000.000 de dólares. «Y la moraleja de esto es—dijo el señor Simpson—que cuanto más deficiente sea el alumbrado, más caro le sale costando a la colectividad».

No cree el señor Simpson que las luces delanteras de los automóviles se suplan por el alumbrado público de calles y caminos, pues en su concepto esas luces, al menos las de los tipos hasta hoy conocidos, no producen la necesaria visibilidad para hacer segura la marcha rápida tan común hoy día.

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

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 Mayo de 1935

Del número 6 280 al 6 302

Don Froilán González Fernández, vecino de Hinojosa del Duque; don José Castell Pedrajas, de Hinojosa del Duque; don José Blanco Serrano, de Córdoba; don Louis Benniot Faure, de Peñarroya-Pueblonuevo; don Pedro Canales Molina, de Montoro; don Francisco Pino Gómez, de La Victoria; don Eladio León Lillo, de Peñarroya-Pueblonuevo; don Guillermo Lovera Jiménez, de Córdoba; don José Ramírez Gutiérrez, de Córdoba; don Melchor Cid Rodríguez, de Castro del Río; don Felipe Gómez Arenas, de Córdoba; don José Larrea Lorente, de Córdoba; don Tomás Malpica Medina, de Córdoba; don Melchor Rodríguez Berral, de Córdoba; don Leonardo Velasco Mo-

rales, de Ecija (Sevilla); don Vicente Otero Tapia, de Nueva Carteya; don Federico Alcalá Abreu, de Bujalance; don Manuel López Romero, de Belmez; don Rafael Tubío Coronado, de Fuente-Palmera; don Francisco Casas Pino, de Montilla; Luis Alcalá Mestanza, de Moriles; don José García Mateo, de Córdoba y don Saturnino Martín Escribano, de Hinojosa del Duque.

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 Mayo 1935

Del número 1.090 al 1.093

Don Manuel Ramírez del Espino, vecino de Lucena; don Antonio Baena Sanz, de Fernán Núñez; don Joaquín Merchante Porras, de Iznájar y don Ricardo Hernández Revuelto, de Córdoba.

Velocidad

No tema en su motor los calentones; acelere sin miedo..... pero utilice

BAKOIL

LUBRIFICANTE MUNDIAL

CENTRAL PARA ESPAÑA
MURCIA
APARTADO 76 TELEFONO 2131

Delegación para Córdoba y su provincia: **Fernando Colón, 19**

CORDOBA AUTOMOVILISTA

Relación de los vehículos de tracción metánica matriculados en la provincia de Córdoba durante el mes de Mayo de 1935

Núm.	MARCA	NOMBRE Y APELLIDOS DEL PROPIETARIO	DOMICILIO
5503	R. E. O. (C).....	Don Daniel Adán Fernández.....	Córdoba
5504	Ídem.....	» Manuel González Zayas.....	Idem
5505	Fiat.....	» Carlos Inzenga Caramanzana.....	Idem
5506	Ford (C).....	» José Almagro García.....	Lucena
5507	Chevrolet (C).....	» Manuel Gallego Núñez.....	Peñarroya-Pueblonuevo
5508	Ford.....	» Antonio Ariza Salas.....	Córdoba
5509	Dodge.....	» Juan Jimena Fernández.....	Idem
5510	Fiat.....	» Venancio Alonso Muñoz.....	Fuencaliente
5511	Dodge (C).....	» Mauricio García López.....	Villa del Río
5512	Chevrolet (C).....	» Alfonso Sánchez Cot.....	Córdoba
5513	Chevrolet.....	» Epifanio López Antón.....	Peñarroya-Pueblonuevo
5514	Dodge (O).....	» Alfonso Alcaide Crespo.....	La Victoria
5515	Chrysler.....	» Manuel García de la Plaza.....	Córdoba
5516	Ford (C).....	» Juan Campos López.....	Puente-Genil
5517	Austín.....	» José García de la Puerta.....	Montilla
5518	Peugeot.....	» Rafael Molina Aguilera.....	Priego
5519	Chevrolet (C).....	» Manuel Escribano Márquez.....	Hinojosa del Duque
5520	Opel.....	Doña Encarnación Muñoz Cruces.....	Pozoblanco
5521	Dodge.....	Don Manuel Guerrero Natera.....	Córdoba
5522	Chevrolet (C).....	» Rafael del Olmo García.....	Idem
5523	Fiat.....	» José García Benítez.....	Idem
5524	Peugeot.....	» José María Onieva Ruiz.....	Baena
5525	Austín.....	» Antonio Gómez Cantero.....	Castro del Río
5526	Opel.....	» José Riobóo Valdelomar.....	Idem
5527	Fiat.....	» Bernardo Alba Pulido.....	Córdoba
5528	Chevrolet.....	» Epifanio López Antón.....	Peñarroya-Pueblonuevo
5529	Plymouth.....	» Ricardo Pérez Jiménez.....	Córdoba
5530	Chevrolet (C).....	» Cándido del Olmo Jurado.....	Idem
5531	Chevrolet.....	» Francisco Gallardo Soto.....	Villanueva del Rey
5532	Studebaker (O).....	» Rafael Ramírez del Espino.....	Lucena
5533	Ford (C).....	» Domingo Buitrago Rodríguez.....	Villa del Río
5534	Ford.....	» Rodrigo Barasona Fdez, de Mesa...	Córdoba
5535	Pontiac.....	» Juan Romaguera Mora.....	Idem
5536	Opel.....	» Antonio Alcántara Pérez.....	Idem
5537	Ford.....	» Antonio Cáceres Uclés.....	Ecija (Sevilla)


En total, se han matriculado 35 vehículos, correspondientes a las siguientes marcas: Chevrolet, 8; Ford, 6; Fiat, 4; Dodge, 4; Opel, 3; R. E. O., 2; Austín; 2; Peugeot, 2 y 1 a cada una de las marcas, Chrysler, Plymouth, Studebaker y Pontiac.

LEA VD. "CORDOBA AUTOMOVILISTA"

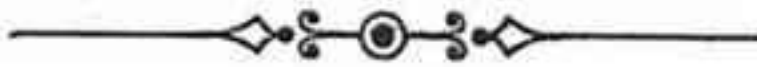
Córdoba Automovilista Club

HORAS DE OFICINAS: De 9 a 1 y de 3 a 8

Morería, 14, pral. - Teléfono 1000 - Córdoba



LA VASCO NAVARRA



COMPañIA ANONIMA DE SEGUROS

Domicilio social: Pamplona

Seguros de accidentes del trabajo, pólizas especiales para los agricultores.

Responsabilidad civil para automóviles, coches, carros, motos, etc.

Seguros individuales de accidentes personales.

SEGUROS DE INCENDIOS Y DE COSECHAS.

INSPECCIÓN GENERAL DE ANDALUCÍA

VALERIANO MORENO

Conde de Gondomar, 1 - Teléfono 1762 - CORDOBA

Delegado en la provincia: ENRIQUE MERINO MURO

El Progreso Agrícola y Pecuario

Revista que se publica en Madrid cuatro veces al mes

Precio de suscripción: 20 ptas. al año

Delegado para la provincia de Córdoba:

FRANCISCO QUESADA

MORERIA, NUMERO 14, PRINCIPAL

Consultorio gratis para los suscriptores de «El Progreso Agrícola y Pecuario»

*Análisis de tierras, de abonos, de potasa, de estiércoles, de forrajes,
de aguas, de vinos, de aceites, de orujos y de semillas*

*Servicios de ingeniería rural.—Topografía.—Construcción rural.—Hi-
dráulica agrícola.—Valoración.—Industrias rurales.—Agronomía.—
Mecánica agrícola.*

*Servicio de higiene y enfermedades del ganado.—Consultas y opera-
ciones quirúrgicas.—Inoculaciones.*

*Servicios jurídicos, Administrativos y fiscales.—Asuntos administrativos.
Cuestiones ferroviarias.—Legislación social y agrícola.—Asuntos ofi-
ciales y tributarios.—Contencioso-administrativo.—Cuestiones jurídicas.*