

**por S. Ballesteros.**



# EL CONCURSO EXPOSICION OFICIAL DE CARROCERIAS DE AUTOMOVILES DE SEVILLA

El 14 de abril próximo pasado, a las doce de la mañana, y con asistencia de SS. AA. RR. los Infantes Don Carlos y Doña María Luisa, el subsecretario del Ministerio del Trabajo, Sr. Aunós; autoridades locales y Comité ejecutivo de la Real Sociedad Automovilista Sevillana, organizadora de este certamen, fué inaugurada solemnemente la Exposición-Concurso Oficial de Carrocerías de Automóviles, celebrada en Sevilla durante los días 14 al 21 del citado mes de abril.

No cumpliríamos fielmente con nuestro deber de informadores si no pusiésemos de manifiesto la importancia que este concurso ha tenido para la industria automovilista, así como el esfuerzo realizado por la Real Sociedad Automovilista Sevillana, felizmente secundada por la Delegación Regional de la A. N. I. A. y el Comité de la Exposición Iberoamericana, y muy especialmente por el Sr. D. José María Piñar y Pickman, secretario-fundador de la R. S. A. S.

Dicho concurso se celebró en el primer sector de la plaza de España, artísticamente adornada, constando este Concurso de las siguientes categorías: carrocerías abiertas, ídem cerradas, ídem transformables y automóviles pequeños en las mismas categorías. Concurrieron y expusieron carrocerías, que últimamente han lanzado al mercado, las Casas Cadillac, Chevrolet, Amilcar, Ansaldo, Citroën, Donnet-Zedel, Peugeot, Fiat, Renault, Steyr, Chrysler, Dodge, Gray Lincoln, Moon, Oakland, Oldsmobile, Overland, Studebaker y Willys, cuyos stands llamaron poderosamente la atención del número considerable de visitantes que diariamente invadía la hermosa plaza de España. El éxito ha sido como no podía por menos de ser, enorme, contribuyendo a ello la gran afluencia de forasteros llegados a aquella capital con motivo de las pasadas fiestas sevillanas. A la clausura, que se celebró el día 21 por la tarde, asistieron Su Majestad el Rey, autoridades locales y Comité organizador.

\* \* \*

Hoy nos honramos publicando la fotografía del secretario-fundador de la Real Sociedad Automovilista Sevillana, D. José María Piñar y Pickman, elemento primordial en la organización del Concurso Oficial de Carrocerías de

Sevilla, hombre modesto en las bellas cualidades de su espíritu, así como en sus condiciones sociales, facultades que sólo se descubren en los grandes hombres como súbita revelación de un gran destino, acompañadas de una firme y sincera voluntad para cumplirlo.

Cuando hace quince años aproximadamente se inició en Sevilla el fomento del automovilismo, que tan rápidos e importantes progresos alcanza en aquella hermosa capital andaluza, el Sr. Piñar y Pickman concibió y llevó a



D. JOSÉ M.<sup>a</sup> PIÑAR Y PICKMAN  
Secretario-Fundador de la R. S. A. S.

la práctica el proyecto de fundar la Real Sociedad Automovilista Sevillana, hoy, sin disputa ninguna, una de las Sociedades en su género más importantes de España; y es que el señor Piñar, todo actividad, comprendió que podía hacer mejor uso de su vida no sólo en favor de aquella bella región, sino de España, por medio del trabajo que como hombre rico, disipándola cual un tesoro inútil o arrojándola a todos los vientos del vicio,

No hemos de exponer aquí los rasgos biográficos de D. José María Piñar, porque su vida después de muchos años se halla asociada a los progresos más notorios del automovilismo sevillano; gracias a él se ha celebrado la Exposición que hemos comentado anteriormente, revelándose como un formidable organizador, y la fe en ello esperamos que en el año 1927, que corresponderá la Exposición Internacional a Sevilla, será donde se destacarán sus cualidades incomparables.

De lo que representa en Sevilla el organismo creado por el Sr. Piñar, lo proclama el hecho de que cuenta con unos 1.450 socios, cifra no igualada por ninguna otra Corporación de las existentes en España, con análogo carácter, formando de ella parte cuanto de significación y valer tiene Sevilla.

La presidencia efectiva la ejerce otro ilustre sevillano: el marqués de Monteflorido, quien unido a las personas que integran la Junta de gobierno y Comisiones permanentes, cooperan a la labor del señor Piñar y Pickman, teniendo todos la íntima satisfacción del esfuerzo que realizan por el conocimiento de la alta estima que disfruta la Real Sociedad Automovilista Sevillana, no solamente en España, sino en el extranjero, pues con frecuencia, revistas y publicaciones de Norteamérica, Francia, Italia y Bélgica dedican párrafos laudatorios a dicha entidad.

El trabajo de ésta se traduce en positivos beneficios para sus asociados, a los cuales, periódicamente, hace llegar planos, mapas y cartas-itinerarios de carreteras, procura el mejoramiento de éstas, gestiona el abaratamiento de la gasolina, habiendo conseguido que sea Sevilla la población en que más barata se expendan; les facilita billetes kilométricos para el transporte de los coches por ferrocarril, y presta constantemente cuidadosa atención a cuantas observaciones se le hacen y quejas se le formulan sobre el estado de las carreteras o en orden a cualquier otro asunto relacionado con el automovilismo.

A las muchas felicitaciones recibidas estos días por el Sr. Piñar, unimos la nuestra muy sincera, y ya sabe el insustituible secretario fundador de la R. S. A. S. la gran estima que le tenemos los que hacemos MADRID AUTOMOVIL.

## MOTORISMO

### La subida del Puerto del León 12 Abril 1925

No obstante el mal tiempo, se celebró con gran animación esta carrera, segunda de las organizadas este año, muy felizmente, por cierto, por el Real Moto Club de España, apuntándose otro gran éxito en su empresa.

La salida para la prueba, en la que se inscribieron 23 concursantes, se dió en la alameda de Guadarrama, kilómetro 49 de la carretera de La Coruña, estableciéndose la meta de llegada en el kilómetro 57,800, en lo alto del Puerto del León.

Con muy buen acuerdo, por el mal estado del tiempo, la Junta directiva aplazó media hora la salida de los corredores.

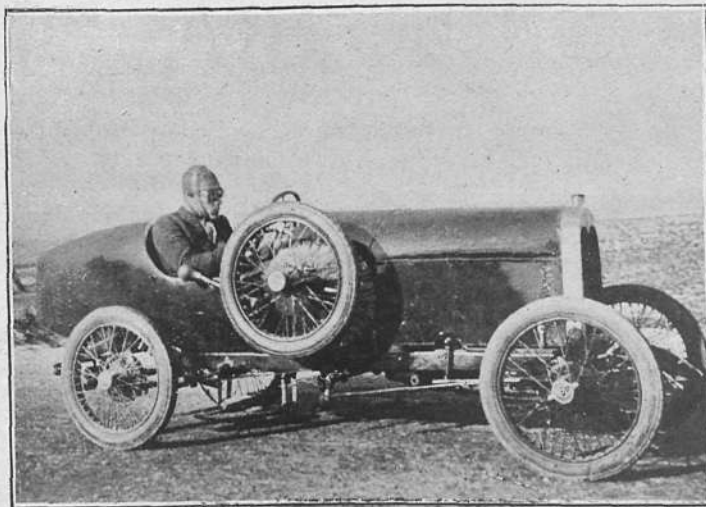
Actuaron de cronometradores los oficiales del Real Automóvil Club de España D. Paulino Martínez, en los Picutos, y D. Manuel Cifuentes en la meta de llegada, en lo alto del Puerto.

De jurados y comisarios actuaron los señores Loinaz, Sánchez Quiñones, Esteve, Salas, Sainz de Aja, Alberich y Caillard.

Desde el punto de vista deportivo, la carrera fué muy interesante, pues se establecieron nueve «records» con 15 corredores que tomaron parte.

El «as» Zacarías Mateos, con «moto» «Douglas» de 500 c. c., batió todos los «records» establecidos anteriormente por otras motocicletas de 500 c. c., 750 c. c. y 1.000 c. c., por lo que fué muy felicitado.

La «Velocette» triunfó, como siempre, en toda la línea, obteniendo el «record» José Alafont en su categoría de 250 c. c., en 8 m. y 39 s.



Un A. S. que tan brillantemente tomó parte en la carrera.

En las categorías de 125 y 175 c. c. alcanzaron gran éxito las «Rovin», motocicletas ligeras, que pusieron muy alta la fama de que gozan en el mercado mundial.

Debutaron en esta prueba los autociclos A. S., la importante marca francesa, ganadora en Francia y en otras naciones de notables carreras, siendo de serie los cuatro coches que tomaron parte, clasificándose los cuatro y batiendo tres de ellos el «record» que poseía otra importante marca desde el año 1923. Por ello fué felicítadísimo el representante del «A. S.» en Madrid, D. César Ortega, a cuyas felicitaciones unimos la nuestra muy sincera.

Los autociclos «B. N. C.» y «Salmson», como siempre, triunfaron.

La clasificación oficial fué la siguiente:

Don Emiliano Sanz, «Rovin», 14 m., 6 s. 2-10. «Record».

Don Florentino Esteban, «Rovin», 13 m. 9 s. 4-10. «Record».

Don José Alafont, «Velocette», 8 m., 39 s. «Record».

Don Manuel Cantó, «Velocette», 9 m., 26 s. 2-10.

Don Federico Sagrario, «Douglas», 6 m., 43 s. 4-10. «Record».

Don Manuel Ulloa «B. S. A.», 8 m., 4 s., 4-10.

Don Zacarías Mateos, «Douglas», 5 m., 42 s. 8-10. «Record».

Don Zacarías Mateos, «Douglas», 5 m., 42 s., 8-10. «Record» con «moto» de 500 c. c.

Don Zacarías Mateos, «Douglas», 5 m., 42 s., 8-10. «Record» con «moto» de 500 c. c.

Autociclos hasta 750 c. c.:

Don José Sierra, «B. N. C.», 7 m., 23 s. «Record».

Autociclos hasta 1.100 c. c.:

Don Antonio G. Valle, «Salmson», 6 m., 13 s., 2-10. «Record».

Don Juan L. Bourbon, «Salmson», 6 m., 27 s.

Don Avelino León, «A. S.», 6 m., 37 s., 6-10.

Don César Ortega, «A. S.», 7 m., 3 s., 6-10.

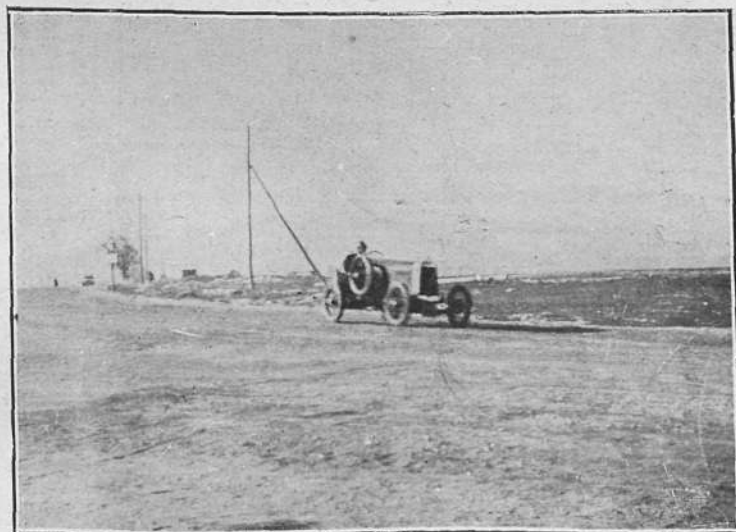
Don Federico Duce, «A. S.», 7 m., 12 segundos.

Don Gonzalo Martínez, «A. S.», 7 m., 29 s., 2-10.

Don Celso Arellano, «Senechal», 7 minutos, 50 s., 4-10.

Se retiraron X, D. Baltasar Santos, D. Vicente Naure, D. Enrique Blasco y D. Fernando Sirvent.

El público invadió la meta a la salida, siendo milagroso no ocurrieran desgracias durante el tiempo que duró la carrera. ¿Por qué no ponen remedio las autoridades y el Comité?



A plena marcha.

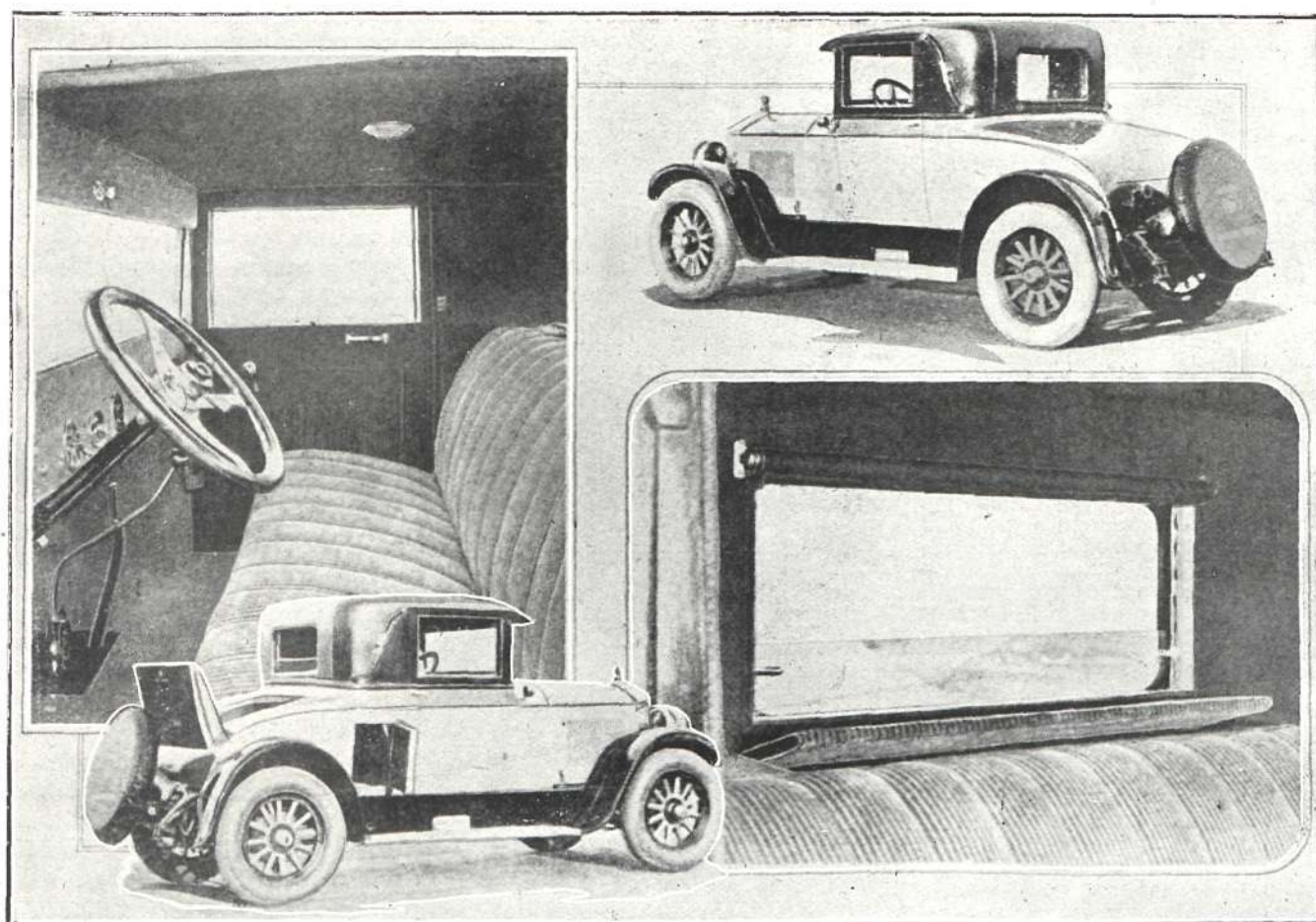
## NUESTRA PORTADA

**I**lustramos la del presente número con un hermoso y bello coche, el majestuoso Roadster Moon, serie 1925, cuyo dibujo de la portada es obra del eximio artista Mezquita.

Al objeto de informarnos en cuanto a las características de este coche, para después hacerlo a nuestros lectores que, por lo mismo que son más cada día, a más nos obligan, nos personamos en el establecimiento que en la calle de Alfonso XII, 60, posee el jo-

parecer a algunos exageradas, guiadas por el apasionamiento, me presto gustoso, pues no puedo negarme a cuanto de mí demande su importante revista, que con tanta atención sigue hasta en el más ínfimo detalle las cuestiones del automovilismo; les dié que este coche, exhibido por vez primera en la Exposición de Chicago, donde llamó extraordinariamente la atención, es tipo cabriole, de cinco pasajeros, provisto, como ven, de un asiento auxiliar y un

mos. Te diremos que la carrocería, de un gusto exquisito y de agradabilísima combinación, lleva una moldura negra con listado blanco, que partiendo del radiador llega a la parte trasera del coche, donde afecta una curva pronunciada que forma un admirable conjunto con su acabado, que es de Ducco doble tono castaño, claro en la sección inferior de la moldura y oscuro en su parte superior, y con el tope de cuero negro, y los herrajes,



**Varias vistas del Roadster Moon**

ven, entusiasta e inteligente luchador que representa en España esta marca, Sr. Pezzi.

No hemos de decir la forma exquisita y gentil con que nos recibió, pues su caballerosidad y afable trato son bien conocidos por el mundo automovilista.

—¿Podría usted decirnos algo de las características de este coche, para comunicárselo a los infinitos lectores de «Madrid Automóvil»?

—Aunque descritas por mí pudieran

compartimento posterior de equipaje. Su chasis es el famoso chasis MOON METROPOLITANO de 118 pulgadas (2,95 m.), cuyo largo completo es de 13 pies y tres pulgadas (3,97 m.). Se halla equipado con neumáticos, balones y frenos hidráulicos en sus cuatro ruedas, de madera, estilo artillería.

El Sr. Pezzi nos abandona ante el requerimiento de un caballero que penetra en el establecimiento; así es, lector amado, que vamos a referir la observación que por nuestra cuenta hici-

mos. Te diremos que la carrocería, de un gusto exquisito y de agradabilísima combinación, lleva una moldura negra con listado blanco, que partiendo del radiador llega a la parte trasera del coche, donde afecta una curva pronunciada que forma un admirable conjunto con su acabado, que es de Ducco doble tono castaño, claro en la sección inferior de la moldura y oscuro en su parte superior, y con el tope de cuero negro, y los herrajes,

ventanas, de las que merece singular mención la de su parte trasera por su novísima, cómoda y patentada especial construcción, pues que puede fijarse en seis distintas posiciones, reguladas por mangos de níquel, uno a cada lado de la misma, que permiten bajarla hasta 71,2 pulgadas, se hallan provistas de lindas cortinas de seda color castaño. La visera forma grupo con la capota. La ventilación del cubretable-ro queda al ras de la carrocería, y la luz del techo tiene su gobierno en un interruptor instalado en la columna derecha del automóvil. En la parte posterior del asiento del conductor tiene un espacioso departamento para bultos, y en la cubierta trasera posee un asiento auxiliar plegadizo, bastante ancho, como para dar comodidad a dos pasajeros, siendo su tapizado de cuero estilo español.

Su potente motor, del que todo elogio sería innecesario, pues a cuanto nosotros pudiéramos decir está reseñado con estas palabras: «Su motor es el nuevo modelo MOON CONTINENTAL, 25,35 HP., de 3 1/4 pulgadas de diámetro interior por 4 1/2 de carrera de émbolo.

No seguimos, pues el espacio no nos lo permite, la descripción total del acabadísimo y bello conjunto de este coche admirable que, con otros tres modelos de la misma marca, componen la Exposición del Sr. Pezzi.

Cuando nos disponíamos a despedirnos del activo representante de la Casa MOON, sin haber conseguido cambiar con este joven inquieto, todo nervio, que a todas partes acude, otras frases que las del saludo, pues a cada momento era solicitado o consultado por algún empleado de las diferentes dependencias de la Casa, una bellísima, elegante y aristocrática dama, de la más rancia y linajuda nobleza española, a quien conoce y saluda el articulista, penetra en el establecimiento. Conocedores de su virtud y modestia, nos reservamos su nombre; seríamos indiscretos al publicarlo.

La opulenta dama se dirige y examina con escrupuloso detenimiento el coche que diseñamos en nuestra portada y cuyas características principales consignamos en este artículo, y después de cambiar unas breves frases con el empleado que la atiende, vemos que de su lujoso bolso saca el talonario de cheques y en una de sus hojas, sin vacilar, estampa unas cifras, entregándolo al vendedor al par que en su rostro ponía esa sonrisa que es la externa manifestación que sentimos después de conseguir algo que anhelábamos; sin embargo, esta dama, que no titubeó al escribir la cantidad que se le indicó, que se halla rodeada de todos los lujos y comodidades, que posee una inmensa fortuna e infinitas y valiosísimas joyas, que puso en su

gesto una sonrisa al entregar el cheque que ponía en posesión del majestuoso coche, le parecieron interminables las horas de ocho días que tardarían en entregarle la preciada joya; ¡Qué fabulosa cantidad de tiempo había aún de esperar! ¡El que ella viese estaba vendido! La vimos, cuando esto la manifestó el vendedor, la mueca de contrariedad que puso ante tal tardanza. ¡Oh mujer con alma de niña! La mucha demanda del dios de la mecánica moderna te había defraudado tu deseo de poseerlo al instante...

Salíó recomendando al señor la prontitud de la entrega, y nosotros, que no queremos distraer por más tiempo la atención y los quehaceres del señor Pezzi, nos despedimos, dejándole entregado a sus múltiples ocupaciones, diciéndonos como final que la Casa Moon, incansable y siempre dispuesta a satisfacer con sus productos los más exigentes gustos, está construyendo un nuevo modelo de automóvil de ocho cilindros en hilera, provisto del potente motor Continental de 240 pulgadas cúbicas (3,93 litros) de cilindrada y con 128 pulgadas (3,2 m.) de distancia entre ejes, que será la última palabra de la automovilista industria. Felicitamos a la Casa que tanto se ufana en complacer a sus favorecedores, así como por la elección que en la persona del Sr. Pezzi supo hacer para representarla.

## OBSTRUCCIONES E IRREGULARIDADES EN EL SISTEMA DEL COMBUSTIBLE

El sedimento y el agua en el sistema a obstruir la válvula de aguja y la válvula del flotador del carburador. La obstrucción de la válvula del flotador causa rebalsamiento en el carburador. La única manera de corregir esta irregularidad es quitando la tapa del carburador y limpiando el asiento y la aguja de la válvula del flotador, además de todas las substancias extrañas que hubieren en la cámara del flotador. El orificio de la válvula de aguja suele también obstruirse con partículas de substancias extrañas. La obstrucción puede quitarse a veces acelerando el motor y aplicando repentinamente el estrangulador. Si las partículas que forman la obstrucción no están firmemente adheridas al orificio, se desprenderán por la adicional fuerza de vacío producida por la aplicación repentina del estrangulador. Si este método deja de dar resultado satisfactorio, hay entonces que desarmar el carburador

para limpiar el rociador o surtidor, pasando un alambre muy fino por el orificio. Hay que tener mucho cuidado al hacer el trabajo, para no alterar de manera alguna el asiento de la válvula. Si el asiento se raya o deforma de otra manera, la alteración tendrá efecto directo en la mezcla, la cual resultará inadecuada a los requisitos del motor.

Un escape o fuga de gasolina, en cualquier punto de la línea, es peligroso. Además de derrochar combustible, existe el peligro de incendio. Si hay escape en el mismo tubo o conducto de gasolina, puede componerse soldándolo o bien, reemplazándolo con uno nuevo. Los escapes en las conexiones se arreglan apretando las tuercas de empaquetadura.

Si después de apretar las tuercas de empaquetadura persiste el escape, la falta se debe entonces a conexión floja, debido a desgaste de la empaquetadura. En tal

caso se renueva la empaquetadura, o bien, la tuerca. Un arreglo provisional es aplicar gomalaca espesa. Algunos emplean jabón, pero no se recomienda hacerlo, pues la corriente de gasolina puede arrastrar algunas partículas y obstruir el sistema.

Es inútil tratar de parar un escape arrojando una cinta engomada alrededor del tubo, pues la gasolina disuelve la goma o caucho. Un arreglo provisional más conveniente es aplicar al punto de escape una capa de gomalaca y arrollar alrededor del tubo una cinta de tela, terminando el trabajo con una nueva aplicación de gomalaca sobre la cinta. La tela debe sujetarse atándola hasta que la gomalaca se seque bien. Este es un arreglo provisional, y el automovilista debe hacerlo permanente tan pronto como llegue a un taller.

(Conclusión)

# EL CIRCUITO NACIONAL DE TURISMO

**H**ECHAS las consideraciones de los artículos precedentes que pudieran reforzarse con otros muchos y muy valiosas razones de que hago gracia a mis lectores para no hacer pesados estos artículos, resta sólo señalar ahora el verdadero trazado del circuito, cuesta ardua y difícil por los intereses encontrados que entran en juego, y porque el circuito, si es para el turismo artístico, tiene que ser diferente que para el turismo deportivo y de contemplación del paisaje. Sobre este punto vamos a inaugurar, en el próximo número, una serie de artículos describiendo las excursiones que deben y pueden hacerse, y una ligera indicación de las bellezas artísticas y naturales, que esperamos servirían de agradable pasatiempo al lector y de alguna utilidad al deportista.

Volviendo, pues, al trazado del circuito de turismo artístico, es decir, haciendo pasar sus rutas por las ciudades que tienen terrenos artísticos de los que llaman la atención al extranjero, diremos primero que el circuito fijado, de acuerdo con nuestros principios, no puede trazarse *completo* a priori; pues todas aquellas poblaciones que contribuyeran a su sostenimiento tienen derecho a ser incluidas, y eso haría variar el trazado que teóricamente propagamos en este artículo.

Arranca el circuito propuesto de Barcelona, y aceptaremos ese punto de partido, pero para desviarnos en seguida, porque el turista debe visitar Monserat, luego el Poblet y venir a salir a Tarragona, cuyas murallas y otros mo-

numentos son dignos de atención, desde aquí, si por bellezas de paisaje fuera el borde de la costa del Mediterráneo sería lo obligado; pero... artísticamente debía dirigirse el turista a Zaragoza; de aquí a Teruel y Valencia, para desde aquí seguir a Murcia, donde podría admirar los hermosos pasos de Saltillo obra maestra de escultura, y dirigirse directamente a Granada, Córdoba, Málaga, y, por Ronda y Cádiz, a Sevilla, y, por Huelva, Aracena a Mérida, la gran metrópoli romana; Badajoz, Alburquerque, Alcántara, Cáceres, Trujillo, Guadalupe, el mayor tesoro artístico de España, y, de aquí, por Oropesa, a Yule, Plasencia, Avila, Salamanca, Zamora, entrando en Galicia por Orense, Tuy, Vigo, Santiago, recorriendo las carreteras que bordean las rías bajas, y, por Moya y Finisterre, a Coruña, Lugo, León, Oviedo, Covadonga, Santander, para bajar por Burgos y Segovia a Madrid, donde se iría, por El Escorial, a Toledo, parte de la Mancha, immortalizada por Cervantes (el Toboso, por ejemplo), Cuenca y Guadalajara, para seguir por Soria y Logroño a Bilbao, San Sebastián, Pamplona, recorriendo las carreteras del Pirineo hasta Huesca y Jaca, ya para salir de aquí a Pau, entrando en Francia por Laruns, ya siguiendo por Lérida a Barcelona para dejar así cerrado el circuito. Este trayecto respondería al turismo artístico, pues en todas las poblaciones citadas hay obras de arte, todas dignas de ser admiradas por el que visite a España y quiera darse cuenta de lo que ésta fué y puede ser y de las bellezas que encierra,

tesoros artísticos más conocidos quizá por los extranjeros que por los mismos españoles, y, desde luego, menos admirados de lo que debieran y merecen por unos y otros.

El circuito así trazado no sería todavía completo, pues quedan al margen de las rutas marcadas multitud de poblaciones y sitios que merecen visitarse; pero, desde luego, es mucho más justo que el propuesto, y que hemos entendido en estas páginas, porque toda la región, Oeste y Noroeste de España, y la mayor parte de la central, quedaban excluidas, teniendo muchos más méritos para ser incluidas que algunas de las que lo eran, ya desde el punto de vista artístico, ya del de la belleza del paisaje.

Claro está que este recorrido puede simplificarse, pero sólo he querido en estas líneas, y las de mis artículos precedentes, contribuir al mejoramiento del propuesto, subsanando olvidos y queriendo hacerle más útil para todos. La base fundamental de todo ello es el aspecto económico, en el que creo haber dado la solución más acertada y equitativa, y, repito, que con esa base pueda hacerse el circuito, pero, de ninguna manera, sacrificando unas carreteras para mejorar otras; los contribuyentes pagan para tener carreteras, no para que las tengan unas muy buenas y otras muy malas; todas iguales, y el que las quiera mejores, que pague el arreglo de las que le interesan, puesto que disputado va. Eso es lo justo, y lo que debe ser y será.

X DE X.

## Transporte por Automóviles

**A** pesar de que ha sido admirable el desarrollo del automóvil en todos los países, no hemos todavía llegado hasta el punto de comprender y apreciar el progreso máximo que la nueva forma de transporte puede alcanzar en ellos. Rápida ha sido la introducción del automóvil en la mayor parte de las naciones del mundo, y más rápida será su aceptación en cada localidad cuando los habitantes se den cuenta cabal del importante papel que el nuevo vehículo está llamado a desempeñar en la vida social y comercial. Los esfuerzos de la industria en general, y de sus representantes en particular, deben, por lo tanto, dirigirse a la diseminación de un entendimiento

más claro y completo de los beneficios que extraña el transporte por automóvil, de los progresos inevitables que aporta el vehículo mecánico en beneficio de la prosperidad y bienestar de las naciones.

\* \* \*

**E**l automóvil de pasajeros, el camión automóvil y el ómnibus automóvil son la última expresión del transporte mecánico rápido, cómodo y económico. A millones sube ya el total de estos vehículos, y con la construcción de buenas carreteras y con la eliminación de los obstáculos artificiales que actualmente retardan su introducción en muchas partes se multiplicará rápidamente el presente número a una cifra de magnitud colosal. Es absolutamente indispensable excluir de la

mente popular la errónea idea de que el automóvil es artículo de mero lujo. Subsiste con asombrosa persistencia esta idea en muchas localidades, a pesar de las abundantes evidencias del valor utilitario del vehículo, que a cada paso se presentan en las calles.

\* \* \*

**C**orresponde a la industria y a sus representantes la difícil tarea de educar al público en general, para hacerle consciente de que el aparente carácter de lujoso pasatiempo que atribuyen como principal calidad al automóvil es, en efecto, cosa de valor muy secundario a las múltiples aplicaciones prácticas que distinguen el servicio del vehículo. Su verdadero carácter es decididamente utilitario.

# EL PROBLEMA DE LA CIRCULACION EN AMERICA

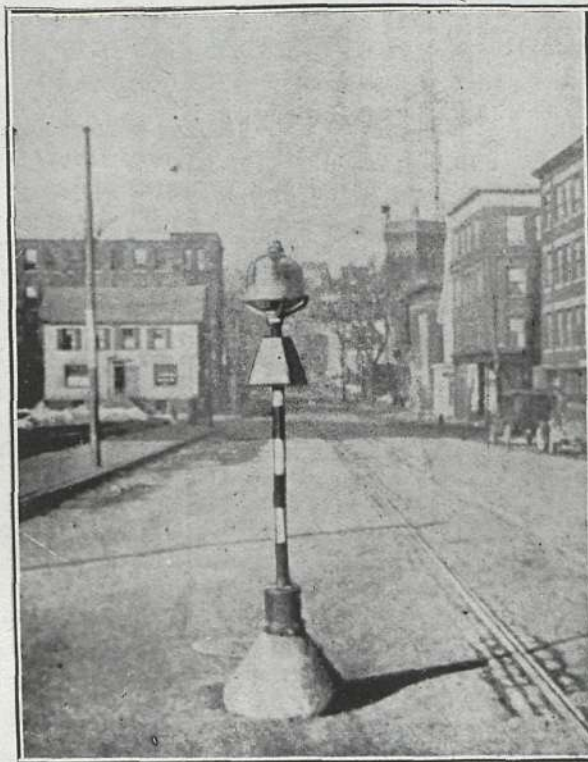
Hace casi treinta años, en 1895, apenas había en los Estados Unidos 300 coches automóviles registrados, al paso que en 1922 pasaron de 12 millones, aumento sorprendentemente grande. En efecto, en el último de los años mencionados el número de esos coches registrados fué 40.000, mayor que el primero.

Estos números resultaron de una investigación acerca de la parte correspondiente al automóvil en la mortalidad en los Estados Unidos, y se consideran como el mejor estímulo para el constante esfuerzo en el sentido de idear medios eficaces para la regulación segura del tránsito.

En 1917, cuando el número de automóviles en todo ese país era de unos cinco millones, el número de muertos por accidentes debidos a estos vehículos fué de 9.184, y en 1922, en que el número de automóviles registrados fué más del doble al fin de aquel período de seis años, el número de muertos por accidentes de automóvil aumentó sólo en la mitad.

El número de automóviles por cada 1.000 habitantes fué de 48 en 1917, y el número de muertos por accidentes debidos a estos vehículos fué de 0,0887 por 1.000. En 1922 estas cantidades fueron 115 y 1.324, respectivamente.

Los especialistas en alumbrado eléctrico público de una Sociedad de Schenectady, en los Estados Unidos, la General Electric Company, en vista de esos datos estadísticos encaminaron sus esfuerzos a inventar una baliza o señal fija de tránsito, que funcionará eléctricamente y que constituye una contribución verdaderamente útil en la solución de los problemas de circulación en las vías públicas, que ocasionan accidentes y mantienen esta elevada proporción de muertes debidas al automóvil. La baliza eléctricoautomática del tipo de destellos y el aparato



Poste de señales de tráfico con reflector y control automático de mercurio. Este sistema ahorra el policía y puede ser adoptado en lugares de intenso tráfico.

que da las señales le «Alto» y «Adelante» que esos especialistas idearon son el resultado de vastos estudios y experimentos.

Aunque en su apariencia estos tipos no difieren radicalmente de otros, se suponen ser de mayor seguridad en su funcionamiento y de mayor duración. El poder luminoso de estos aparatos se ha hecho tan grande como ha sido posible, a fin de lograr la mayor visibilidad que se pudiera. Acaso llegue a ser posible, con aparatos como éstos, el establecimiento de un sistema absolutamente sincrónico para regular a

un mismo tiempo la circulación de vehículos en todos los puntos de mayor tránsito sin el auxilio de agentes de Policía.

En toda la extensión de una vía pública, en cada intersección podría instalarse una de estas balizas o señales, y mediante el gobierno eléctrico hacer su acción tan sincrónica que en todos los cruces, exactamente en el mismo instante, se dé la señal de «Alto» a los vehículos que transitan por la vía pública principal, y la de avance («Adelante») a los que llegan a las bocanillas adyacentes.

## Conferencia Internacional

EL Gobierno francés ha convocado a una conferencia internacional para modificar el Convenio de 11 de octubre de 1919, referente a la circulación de automóviles por carretera; y, al efecto, el Gobierno someterá a su examen la sustitución del certificado internacional de carreteras, actual-

mente en vigor. Dicha conferencia, en sus trabajos tomará como base el proyecto aprobado en Milán por el Comité de Circulación de la Sociedad de las Naciones, que encierra grandes ventajas para la circulación internacional.

Representarán a España en la Conferencia que se celebrará a mediados del corriente mes, don Carlos Resines, secretario general del Real Automó-

vil Club de España, y don Francisco Javier Cervantes y Sanz de Andino, ingeniero primero del Cuerpo de Caminos, jefe del Negociado de Conservación de carreteras de la Dirección general de Obras públicas.

ESTE NÚMERO ESTÁ VISADO  
POR LA CENSURA MILITAR

# SECCION INFORMATIVA DE ADUANAS Y TRANSPORTES

A CARGO DE LA CASA «LLUCH Y GAUTHIER»

## Presidencia del Directorio Militar.

*Real orden disponiendo que el día 1 de junio próximo entre en vigor definitivamente el artículo 3.º del Real decreto de 12 de enero del año actual sobre valoración oficial de mercancías, cuya aplicación queda reglamentada en la forma que se indica.*

«Ilustrísimo señor: La Real orden de esta Presidencia de fecha 6 de febrero último demorando hasta 1 de mayo próximo la vigencia definitiva del artículo 3.º del Real decreto de 12 de enero del corriente sobre valoración oficial de mercancías ordenó abrir una información pública por el período de un mes, con el fin de que todos los interesados afectados por el Real decreto citado, entidades y particulares, pudieran exponer ante el Consejo de la Economía Nacional las modalidades específicas de cada contrato y las causas que pudieran oponerse, más o menos directamente, al exacto cumplimiento de su artículo 3.º

Realizada la información, fué estudiada detenidamente por la Sección de Valoraciones del Consejo de la Economía Nacional, la que acordó un proyecto de reglamentación de dicho artículo 3.º, en el que, animada de más estricta ecuanimidad, y velando por el exacto cumplimiento del repetido Real decreto, se procura no sólo evitar molestias innecesarias al comercio y guardar el secreto de la profesión mercantil, sino también atender a la imperiosa necesidad de que los despachos en las Aduanas no sufran quebranto alguno, a cuyo fin se declara la debida independencia entre la documentación aduanera y la que ha de servir de base a la valoración de las mercancías y se imponen determinadas penalidades a los que dejen incumplidas estas formalidades que se establecen.

En consecuencia, S. M. el Rey (que Dios guarde), conformándose con lo propuesto por el Consejo de la Economía Nacional, se ha servido disponer que el día 1 de junio próximo entre en vigor definitivamente el artículo 3.º del Real decreto de 12 de enero del corriente año, cuya aplicación queda reglamentada en la siguiente forma:

1.º Los importadores de mercancías extranjeras presentarán al puntualizar la declaración de despacho en las Aduanas la factura original de compra, acompañada de una copia en la que se podrá suprimir por el despachante el nombre del vendedor y del comprador. La Administración confrontará la copia con la factura original, y el segundo jefe de la Aduana, por sí o por el funcionario en quien delegue, autorizará la conformidad entre ambas al mismo tiempo que el cierre de la declaración de despacho, devolviéndose en el acto la factura original al interesado o a su representante y pasándose la copia, numerada con el de la declaración de despacho a que corresponda, al funcionario de la Aduana encargado del servicio de Valoraciones.

Las facturas originales de compra y sus copias serán datos reservados y exclusivamente para el funcionario encargado del servicio de valoraciones, sin que bajo ningún concepto puedan ser examinados por otros funcionarios, entidades o particulares, so pretexto de la calificación de actos públicos aplicada a los despachos de Aduanas por el Real decreto de 16 de junio de 1924.

2.º Cuando en una factura se comprendan varios conceptos de una misma clase de mercancías con precios distintos para cada una de ellas, podrán agruparse en la copia siempre que la agrupación no implique confusión entre dos o más partidas arancelarias, asignándose a las reunidas el precio global que les corresponda, según la factura original, y autorizándose la conformidad por la Administración en la forma antes indicada si el total de la factura es exactamente igual al de la copia.

3.º Se entenderá por factura original de compra, a los efectos del artículo 1.º, la expedida por el vendedor extranjero al importador español, y en ella deberán especificarse con la debida claridad las mercancías que comprende.

4.º En sustitución de la fijación del valor por unidad arancelaria en la declaración de Aduanas, y mientras no se disponga lo contrario, el importador o su representante, comisionista

o agente, deberá presentar al segundo jefe de la Aduana, en el término de tercero día, a contar de la fecha del aforo de la declaración, una copia literal de la puntualización y aforo practicado, con adición especificada de los gastos por seguro, transporte y comisión hasta el puerto o frontera que correspondan a cada factura de las despachadas con una misma declaración. Esta copia del aforo será confrontada por la Administración de la Aduana con el aforo original, numerada con el de la declaración correspondiente y visada por el segundo jefe o funcionario en quien éste delegue, en señal de conformidad, pasando inmediatamente al funcionario encargado del servicio de valoraciones, quien la unirá a las copias de las facturas de compra de su razón.

Estos documentos, debidamente ordenados por el número de las declaraciones de despacho, serán remitidos mensualmente por dicho funcionario al Consejo de la Economía Nacional, dentro de los quince días siguientes al mes a que hagan referencia, en sustitución, hasta nueva orden, de las listas mensuales de precios prescritas en el párrafo primero del artículo 3.º del Real decreto de 12 de enero último.

5.º Si en el momento de puntualizarse la declaración de despacho no fuera posible acompañar la factura original de compra y su copia, el importador o su agente quedará obligado a presentarla en el término de dos meses, a contar de la fecha del despacho, para los precedentes de Europa, y en el de tres meses para las restantes procedencias, a cuyo efecto acompañará una garantía, a satisfacción del administrador de la Aduana, a responder de la presentación de dichos documentos o del ingreso, en caso contrario, de la penalidad establecida en el artículo siguiente.

Estos plazos serán prorrogables por una sola vez en los casos debidamente justificados a juicio del Administrador de la Aduana, por el tiempo que éste fije, sin que la prórroga pueda exceder de un mes.

6.º La falta de presentación de la factura original y su copia, así como la copia del aforo ordenadas en los artículos 1.º y 4.º de la presente Real

orden, será castigada por la Administración de Aduanas con una multa equivalente a un 5 por 100 del total del importe de los derechos arancelarios que haya correspondido satisfacer, multa que en ningún caso podrá ser inferior a 25 pesetas. Esta penalidad será de cuenta del comisionista o agente cuando sea debida a la falta de presentación de la copia del aforo.

7.º Las facturas de exportación (documento aduanero) serán redactadas sujetándose a la clasificación en partidas del Arancel de importación, expresándose la clase de mercancía y fijándose en casilla aparte el valor en pesetas plata por unidad arancelaria, sumando al precio de venta los gastos de transporte y embalajes hasta el puerto de embarque o frontera.

8.º Si por tratarse de frutos exportados a consignación, a depósito u otra forma de contrato, debiera formalizarse la factura con posterioridad al envío del género, no siendo posible unir en consecuencia la duplicada de la factura de venta al documento de embarque, se fijará en éste por el exportador, y bajo su responsabilidad, el valor por unidad arancelaria, teniendo en cuenta el precio medio alcanzado en el mercado de exportación de aquel producto en la última semana y quedando obligado a presentar en el plazo de dos meses, cuando se trate de destinos de Europa, y de tres meses para los restantes, a contar de la fecha del embarque, una certificación expedida por la Cámara Oficial Agrícola, Mercantil, Asociación o Federación local o provincial a que pertenezca el exportador, acreditativa del valor consignado en la factura de embarque.

En todos los demás casos en que no fuera posible presentar la factura duplicada de venta con el documento de embarque se autorizará el despacho por la Administración previa la presentación por el exportador o agente de la oportuna garantía, a satisfacción del Administrador, a responder de la presentación del duplicado de la factura en el plazo de dos meses para los destinos de Europa, o de tres meses para los restantes, o en caso contrario, del ingreso de la penalidad determinada en el artículo siguiente.

Estos plazos serán asimismo prorrogables, por una sola vez, en los casos debidamente justificados a juicio del administrador de la Aduana, y por el

tiempo que éste fije, sin que la prórroga pueda exceder de un mes.

9.º La falta de presentación de estos documentos en el plazo fijado será castigada por la Administración con una multa de 50 a 500 pesetas, liquidándose en forma análoga a la preceptuada en el artículo 6.º.

10. Quedan exceptuados de la presentación de la factura original y su copia, así como de la copia del aforo antes mencionadas, todos los adeudos que se ralicen con recibos talonarios timbrados de la serie C, núm. 7, en los que sólo será preciso consignar en el talón correspondiente la declaración del valor total de la mercancía despachada.

Quedan asimismo exceptuados de las formalidades prescritas para la valoración de las mercancías los despachos destinados a la Casa Real y Cuerpos Colegisladores, Departamentos ministeriales y Cuerpo Diplomático y Consular, géneros libres de derechos, con arreglo a las disposiciones 1.ª y 2.ª del vigente Arancel; importación y exportación temporal, reimportación de artículos nacionales y extranjeros.

11. Las entidades agrícolas de exportación constituidas oficialmente deberán remitir mensualmente al Consejo de la Economía Nacional certificación acreditativa del valor que hayan tenido los productos exportados por el término de su jurisdicción, sobre el muelle o frontera, reducido a la unidad de cien kilogramos.

12. Por el Ministerio de Hacienda, y a propuesta de la Dirección General de Aduanas, se dictarán las disposiciones oportunas para dar debido cumplimiento a la presente disposición en todo cuanto haga referencia al servicio aduanero.

De Real orden lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos correspondientes. Dios guarde a V. I. muchos años.—Madrid, 22 de abril de 1925.—Francisco Ruiz del Portal.

Señor vicepresidente, jefe de los servicios, del Consejo de la Economía Nacional.»

#### «Modus Vivendi» entre España y Bélgica

La *Gaceta* correspondiente al día 28 del pasado mes inserta el «Modus vivendi» convenido entre estos dos países, poniéndolo en vigor a contar del día 1 del mes actual.

#### Ministerio de Hacienda. Reales órdenes

«Excmo. Sr.: En cumplimiento de lo dispuesto por Real decreto de 10 y Real orden de 11 de agosto de 1920:

Vistas las cotizaciones de la onza «Troy» de oro fino en el mercado de Londres y el promedio en la Bolsa de Madrid de la libra esterlina en giros a la vista sobre aquella plaza durante los días 24 de marzo último al 23 del mes actual,

Su Majestad el Rey (q. D. g.), conformándose con lo propuesto por esa Dirección General, se ha servido disponer que el recargo que debe cobrarse por las Aduanas en las liquidaciones de los derechos correspondientes a las mercancías importadas y exportadas por las mismas durante el mes de mayo próximo venidero, cuyo pago haya de efectuarse en moneda de plata española o billetes del Banco de España, en vez de hacerlo en moneda de oro, será de 35 enteros y 39 céntimos por 100.»

«Excmo. Sr.: En cumplimiento de las prevenciones contenidas en la Real orden de 29 de mayo de 1922, y vistas las cotizaciones medias durante el mes corriente, facilitadas a ese Centro directivo por la Junta Sindical del Colegio de Agentes de Cambio y Bolsa de la de Madrid,

Su Majestad el Rey (q. D. g.) se ha servido disponer que las cotizaciones que han de servir de base durante el mes de mayo próximo venidero para liquidar el tanto por ciento a que han de estar sujetas las mercancías producto y procedentes de naciones a las que se aplique la primera columna del Arancel, o de aquellas cuyas divisas tengan una depreciación en su par monetaria con la peseta igual o superior al 70 por 100, serán las siguientes:

Portugal, 6,089 enteros; Checoslovaquia, 20,802 enteros; Rumania, 3,250 enteros; Hungría, 0,010 enteros; Turquía, 3,638 enteros; Bulgaria, 5,119 enteros; Finlandia, 17,666 enteros; Grecia, 12,803 enteros, y Bélgica, 35,597 enteros.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 29 de abril de 1925.—El subsecretario encargado del Ministerio, Corral.—Señor director general de Aduanas.»

# "MOTORUL"

Lubrificantes de alta calidad para Automóviles

General Álvarez de Castro, 14.—Telf.º 12-38 J.

MADRID

# NOTICIAS

## AUTOMOVILISMO

### Gran premio de Provenza de Turismo (Copa Hartford)

*Autódromo de Miramar.—8 de Mayo de 1925.*

Se repartirán 75.000 francos de premios, a razón de 12.500 francos para cada una de las seis categorías previstas. Tal será la dotación de esta importante prueba, acaso debiendo ver en ella uno de los motivos del éxito que se asegura será importante.

Bablot, director de la gran pista provenzal, actualmente en París, ha anunciado la participación cierta de un concursante regional, M. Massias, que pilotará un «Alfa Romeo», el gran triunfador de 1924.

Una gran firma meridional, Turcat-Mery, de Marsella, prepara asimismo tres vehículos para el Gran Premio de Provenza, cuyo anuncio llama poderosamente la atención de todos los constructores, no interesando menos a la clientela del mercado mundial de la Costa Azul.

El concurso, amplio y claro, permitirá la adopción de carrocerías de todos perfiles.

Las categorías previstas son las siguientes: 1.º, hasta un litro, 100 de cilindrada; 2.º, hasta 1.500; 3.º, hasta dos litros; 4.º, hasta tres litros; 5.º, hasta cuatro litros; 6.º, de cuatro litros en adelante.

La forma de las carrocerías es libre, a condición de que contengan dos asientos lado por lado y suficiente confortables (excepto los de 1.100, que podrán tener un solo asiento).

*Los premios.*—5.000 francos al primero de cada categoría, 3.000 francos al segundo, 2.000 francos al tercero, 1.500 francos al cuarto y 1.000 francos al quinto.

*Las inscripciones.*—Cada constructor tendrá derecho a inscribir tres vehículos en cada categoría. Los derechos (1.000 francos por vehículo) serán reembolsados a todo vehículo que emprenda la carrera, mientras se haya inscrito antes del 1 de febrero a las doce de la noche.

Pasada esta fecha aun podrán ser inscritos hasta el 20 de febrero; pero

los 1.000 francos no serán reembolsados, ni a los que empiecen la carrera.

### El programa de carreras para 1925 en los EE. UU.

El Comité de Carreras de la American Automobile Association comunicó con fecha 2 del actual que el programa de las carreras por que se regiría el Campeonato de la nación había sido distribuido de la manera siguiente:

Mayo, 11, Charlotte, N. C.

Mayo, 30, Indianápolis, Ind.

Junio, 13, Altoona, Pa.

Septiembre, 30, Fresno, Cal.

Octubre, 24, Charlotte, N. C.

Noviembre, 26, Culver City, Cal.

También se decía en el comunicado que quedaban abiertas otras fechas para el caso de que se confirmase la apertura de nuevos autódromos cuya construcción estaba proyectada para este año.

### Las pruebas del autódromo de Brooklands

El segundo programa de Pascua del Autódromo de Brooklands fué perjudicado por la lluvia, que obligó a suspender la clásica Copa de los Fundadores, que se aplazó.

A pesar del tiempo se celebraron las demás pruebas del programa, que dieron los siguientes resultados:

Handicap amateurs: 1, «Purdy» (Alvis); 2, «Dumfee» (Salmson); 3, Kindston» (Bugatti).

Segundo handicap: 1, «Marenday» (Marenday); 2, Wale (Caltorpe); 3, Benjafield» (Salmson).

Tercer handicap: 1, Kindston (Bugatti); 2, «Jones» (Salmson).

Cuarto handicap: 1, «Campbell» (Italia); 2, Wale (Calthorpe); 3, «Depper» (Austin).

Quinto handicap: 1, «Dunfee» (Salmson); 2, «Depper» (Austin).

### Del meeting de Cannes El concurso de elegancia

Con un tiempo espléndido se ha verificado en la Croisette el concurso de elegancia, organizado por el A. C. de Cannes.

### Kilómetro lanzado en Túnez

La Asociación Automovilista de Túnez organizó con todo éxito el Kiló-

metro lanzado, en el que participaron 53 corredores. La organización fué perfecta: tribunas, servicio telefónico y altavoz anunciando todos los tiempos; no faltó detalle.

## MOTOCICLISMO

### El campeonato de Castilla.

El Moto Club de España celebrará el día 3 de mayo, a las ocho de la mañana, la séptima carrera del Campeonato de Castilla, con el recorrido Madrid-Avila y regreso, dándose la salida en el kilómetro cero de la carretera a El Escorial, bar Anita, y con la llegada al mismo lugar, siendo esta carrera de velocidad, con un recorrido total de unos 209 kilómetros aproximadamente, haciéndose, tanto a la ida como a la vuelta, por Las Rozas, Galapagar, Casa de Poetas, el empalme del kilómetro 42 de la carretera de La Coruña, Guadarrama, San Rafael, Villacastín, Avila.

Podrán tomar parte en esta prueba motocicletas, motocicletas con coche lateral, bicicletas con motor y autociclos.

### Dos «records» batidos

Sobre la pista de Brooklands, H. I. Vack ha batido el «record» del mundo sobre «moto» con sidecar, tanto para la milla lanzada (que recorrió a una media de 80 millas 34 a la hora) como para el kilómetro lanzado, distancia terminó a una media de 132,66 kilómetros a la hora.

### ¿Una prueba Valencia-Barcelona?

Parece ser que el éxito de la prueba de anteayer ha promovido una notable reacción en el motorismo valenciano, tanto, que ya se ha esbozado la idea de volver al Real Moto Club de Cataluña la visita de los motoristas catalanes, organizando (probablemente para el otoño o para la próxima primavera) una prueba Valencia-Barcelona.

### El gran premio de París

Es altamente loable que el recto proceder del R. M. C. C. de momento haya dado tan buen resultado.

El Ayuntamiento parisién ha votado un crédito de 50.000 francos anuales para un premio motorista, que se denominará Gran Premio de París.

# AUTOMOVILES

# METALLURGIQUE

# G. R. PEÑALVER - Génova, 11

Ya se ha fijado la fecha en que esta interesante prueba se correrá en el autódromo de Linas-Monthlery. Será en octubre próximo.

El reglamento para esta prueba se guiará por el del Gran Premio de Velocidad del A. C. F., que ha aceptado el patronazgo de la carrera.

## COMERCIALES

### Exposición Internacional del Automóvil Barcelona: 16 al 26 de Mayo de 1925

El Comité organizador del próximo Salón del Automóvil que se va a celebrar en Barcelona ha ultimado el programa de grandes festivales que se efectuarán durante los únicos diez días en que permanecerá abierto.

Ha contratado el Comité varias músicas militares y civiles para los conciertos que se verificarán todas las tardes, de cinco a ocho, en los Palacios de Arte Moderno y de la Industria.

Ha dejado ultimada, además, la gran gymkana automovilista y ciclista, que se verificará en la tarde del miércoles 20 de mayo, con la importante cooperación del Real Automóvil Club, Moto Club, Penya Rhin y Unión Velocipédica.

En la noche del 23 de mayo se celebrará una gran verbena, organizándose un gran baile en la explanada que comunica con los dos grandes Palacios. Se bailará al son de organillos y de una gran orquesta. En los dos Palacios habrá conciertos extraordinarios.

El Comité de la Exposición de Barcelona prepara una gran fiesta con sorprendentes números, y el día en que se verifique el grandioso festival a beneficio de la Cruz Roja, al que se considera muy probable la asistencia de SS. MM. los Reyes y de sus augustos hijos, se combinarán las cosas a fin de dar el mayor realce a lo que será día de gran moda del Salón Automóvil.

Sabemos además que se están estudiando algunos números de atracción extraordinaria, no siendo aventurado decir que algunos de los que visiten este año el Salón del Automóvil saldrán tal vez favorecidos con el regalo de un coche automóvil o de un billete de mil pesetas.

### 38.955.000 automóviles en 1950

Se ha calculado que para 1950 habrá en los Estados Unidos un total de 38.955.000 automóviles. Esta cifra se basa sobre la población que tendrá la nación norteamericana en ese año, calculada alrededor de 150.000.000. La población total al presente es de 110 millones de habitantes, y el número de automóviles en el país sube a 15 millones.

### Un anuario

La Cámara Sindical Francesa de los fabricantes de accesorios para automóviles, ciclos y aviones acaba de publicar en lengua española un anuario que contiene las direcciones de todos los fabricantes franceses de accesorios y de piezas sueltas, con el detalle de su fabricación; indica las formalidades y los plazos para realizar las expediciones desde Francia a los países de lengua española y otra porción de detalles útiles.

### «Mercedes Española, S. A.» en Barcelona

Bajo la dirección de D. Vicente Albiol, ha quedado instalado en la Rambla de Cataluña, núm. 135, de la Ciudad Condal, el magnífico Salón-Exposición de la importantísima marca alemana «Mercedes».

Con motivo de la inauguración fueron a dicha ciudad D. Juan Manuel Urquijo, presidente de la Sociedad; don Pedro Houke, director de la Casa de Madrid, y el director de la fábrica de Berlín.

### Necrológicas

Víctimas de un desgraciado accidente de automóvil ocurrido el día 9 del pasado abril en la carretera de Murcia a Cartagena, han fallecido nuestros muy queridos amigos D. Leopoldo Pérez Villaamil y D. José de la Torre.

Después de haber alcanzado fácilmente vertiginosa marcha con el coche «Th. Schneider», cuyas pruebas realizaban, y cuando ya la velocidad no era excesiva; la fatalidad quiso que la rotura de una de las uñas de la dirección ocasionase el accidente que ha costado la vida a tan simpáticos entusiastas del automóvil.

Representaban los Sres. Torre y Villaamil las marcas «Rugby», «Flint» y «Th. Schneider», después de haber representado la marca «Ford», en la que ya cumplidamente demostraron su la-

boriosidad y exagerado entusiasmo por el fomento del automovilismo. Este entusiasmo, unido a las innegables capacidad e inteligencia de los señores Torre y Villaamil, les había hecho acreedores en los últimos tiempos a uno de los primeros puestos en el gremio del automóvil, entre el que gozaban de general estimación y del merecido relieve.

El sentimiento producido por la muerte de tan queridos compañeros ha sido unánime entre los importadores de automóviles.

«Madrid Automóvil» se asocia de corazón a tan justo sentimiento y envía desde estas columnas su sentido pésame a las familias de los señores Torre y Villaamil, y en particular a nuestro querido amigo D. Enrique P. Villaamil.

### La fábrica Dodge Brothers

La importante entidad Dodge Brothers Motors, de nueva York, ha traspasado su negocio a un Sindicato de banqueros de Wall Street, en la respetable suma de 200 millones de dólares. Los hermanos Dodge, que tanta fama lograron alcanzar con los bien acabados y excelentes productos de su fábrica, fueron socios de Herry Ford, y con el dinero que les proporcionó la venta de su participación a la Ford fundaron la Dodge Brothers, que bien pronto hizo alcanzar renombre mundial a los productos de su fabricación.

La General Motors ofreció a los herederos de los hermanos Dodge cien millones. No dudamos que la nueva Empresa seguirá la ruta marcada por los hermanos Dodge, aumentando la preponderante importancia que en el comercio automovilista mundial supieron sus antecesores dar a la marca que llevó su nombre.

## Grasas MAZON

ADHERENTES PARA CORREAS DE MAQUINARIA

Fábrica: Nicolás Morales, 22

[(Colonias) Carabanchel Baja

Oficina: Alcalá, 172

MADRID

Imp. de C. Vallinas, Luisa Fernan'a, 5. MADRID. Teléf. 15-48 1.

Automóviles  
Bicicletas

Peugeot

S. A. E. Automóviles y Ciclos Peugeot  
Garage Victoria: San Sebastián.

G. R. Peñalver: Génova, 11.-Castellana, 10.

## COCHES MATRICULADOS EN EL MES DE ABRIL

## EN MADRID

| Núm.  | Marca       | Propietario            | Domicilio         | Núm.  | Marca       | Propietario             | Domicilio       |
|-------|-------------|------------------------|-------------------|-------|-------------|-------------------------|-----------------|
| 15914 | Packard     | Daniel Ruiz            | Velázquez, 17     | 15985 | La Buire    | Miguel del Yerro        | San Martín, 5   |
| 15915 | Delage      | Antonio Muñoz          | San Agustín, 2    | 15986 | Dodge       | Manuel López            | C. Coello, 75   |
| 15917 | Douglas     | José Luis Porras       | Ponzano, 43       | 15987 | Hudson      | Sociedad Martín Anglada | R. Cruz, 51     |
| 15918 | V. S. A.    | Carlos Creus           | Princesa, 27      | 15988 | Idem        | Idem                    | Idem            |
| 15919 | Citroen     | María Olga             | Castelló, 90      | 15989 | Peugeot     | Francisco Moreno        | C. Valencia, 12 |
| 15920 | Buick       | José Sánchez Marco     | Alfonso XIII      | 15990 | Fiat        | Eusebio Fernández       | G. Córdoba, 12  |
| 15921 | James       | Dominguez Rodríguez    | Alcalá, 115       | 15991 | Peugeot     | Enrique Fernández       | Recoletos, 17   |
| 15922 | Idem        | Idem                   | Idem              | 15992 | Minerva     | Ministro de Polonia     |                 |
| 15924 | Dion Bouton | Victoriano Gómez       | Ayala, 12         | 15993 | Citroen     | Pedro Gandarias         | Recoletos, 3    |
| 15925 | Renault     | Manuel La Hera         | Lunes, 3          | 15994 | Idem        | Henry Campana           | Sagasta, 21     |
| 15926 | Idem        | Leopoldo Oria          | N. Gallego, 6     | 15995 | Rolls Royce | Conde de la Mortera     | M. Angel, 9     |
| 15927 | N. A. G.    | Gorge Hermam           | R. Lulio, 3       | 15996 | Studebaker  | Joaquín Ruiz            | Jorge Juan, 8   |
| 15928 | Packard     | Antonio Garay          | Almagro, 44       | 15997 | Triump      | Francisco Ordóñez       | G. Pardiñas, 22 |
| 15929 | Victoria    | Fausto Martínez        | Goya, 37          | 15998 | Dur Kopp    | Isabelo Martín          | Palma, 3        |
| 15930 | Buick       | Gonzalo Mora           | Zurbano, 5        | 15999 | Nash        | José Santos Suárez      | Ayala, 3        |
| 15931 | Idem        | Valeriano Cid          | Cava Baja, 15     | 16000 | Packard     | Amós Salvador           | Tetuan, 23      |
| 15932 | Panhard     | Margarita Rosas        | N. Balboa, 20     | 16001 | N. A. G.    | Julián Domínguez        | R. Cruz, 63     |
| 15933 | Bignan      | Antonio Barrio         | Valverde, 34      | 16002 | Citroen     | Marqués Portago         | Serrano, 9      |
| 15934 | Daag        | Raimundo Nieto         | Atocha, 102       | 16003 | Idem        | Francisco González      | Alcalá, 37      |
| 15935 | Renault     | Bernardo Delgado       | Cádiz, 9          | 16004 | Renault     | Federico Muñoz          | C. Calatrava    |
| 15936 | Bugatti     | Ignacio Alvarez        | Apodaca, 9        | 16005 | Buick       | Duque de Oveiro         | Flora, 1        |
| 15937 | Renault     | Miguel Sánchez         | C. Valencia, 83   | 16009 | Minerva     | Patricio J. Rodríguez   | Villanueva, 6   |
| 15938 | Packard     | Luis Ariosa            | Colegiata, 13     | 16010 | Citroen     | Georgina Arnús          | Padilla, 24     |
| 15939 | Chevrolet   | Dionisio Lara          | Alcalá, 60        | 16011 | Fiat        | Vicente Fernández       | Cartagena, 16   |
| 15941 | Dion Bouton | Sociedad Autobuses     | Torrijos, 12      | 16012 | Idem        | José María Arrojo       | Alcalá, 6       |
| 15942 | Idem        | Idem                   | Idem              | 16013 | Voisin      | García Rico             |                 |
| 15943 | Idem        | Idem                   | Idem              | 16014 | Citroen     | Gabriel Benito          | C. Coello, 50   |
| 15944 | Idem        | Idem                   | Idem              | 16015 | Buick       | Mr. Alwi                | Lealtad, 10     |
| 15945 | Idem        | Idem                   | Idem              | 16016 | Renault     | Francisco Orfila        | C. Coello, 42   |
| 15946 | Idem        | Idem                   | Idem              | 16017 | Buick       | Elena Molla             | Alcalá, 121     |
| 15947 | Idem        | Idem                   | Idem              | 16018 | A. S.       | Julián González         | G. Pardiñas, 12 |
| 15948 | Amilcar     | Telesforo Acedo        | P. Bilbao, 1      | 16019 | Packard     | Enrique Satrustegui     |                 |
| 15949 | D. F. P.    | P. del Arco            | Valverde, 36.     | 16020 | Derby       | Gonzalo Llorens         | Serrano, 80     |
| 15950 | D. Zedell   | Miguel Rodríguez       | C. Prado, 16      | 16021 | Renault     | Rafael María Rey        | Idem, 62        |
| 15951 | Oldsmobile  | Otto Reuss             | Alcalá, 113       | 16022 | Citroen     | María Pizarro           | Castelló, 42    |
| 15952 | Hispano     | Francisco Aritio       | Gran Vía, 18      | 16023 | Renault     | José de la Cuesta       | Lealtad, 18     |
| 15953 | Mannesman   | Walter Graser          | P. Vergara, 64    | 16024 | Studebaker  | Fidel Autreca           | Lista, 32       |
| 15954 | Oackland    | Enrique Aguirre        | Hotel Imperial    | 16025 | Peugeot     | Manuel Heredia          |                 |
| 15955 | Citroen     | Luis Alvarado          | S. Bernardo, 108  | 16026 | Buick       | Concha Jiménez          | Carretas, 27    |
| 15956 | Idem        | Secrea                 | San Agustín, 2    | 16027 | Latil       | J. Serrano              | Villanueva      |
| 15957 | Essex       | Vicente Núñez          | B. Murillo, 13    | 16028 | Krupp       | Carlos Arribas          | G. Pardiñas, 26 |
| 15958 | Morris      | Adolfo Uribe           | A. R. Victoria, 4 | 16029 | Berliet     | Elías V. Cancela        | Colmenar        |
| 15961 | Buick       | Antonio Vidal          | Los Madrazos      | 16030 | Crysler     | Daniel Berjano          | Alcalá, 66      |
| 15962 | Idem        | Robert C. Leall        | Alcalá, 62        | 16032 | Citroen     | Alfonso Martos          | M. Duero, 7     |
| 15963 | Amilcar     | Juan Mauvais           | Serrano, 8        | 16033 | Jewett      | G. Fulton Taylor        |                 |
| 15964 | Nasch       | Gonzalo Creus          | Sta. Catalina, 8  | 16034 | Schneider   | Darío Aparicio          | San Vicente, 6  |
| 15965 | Delage      | Marca Astoreca         | S. Engracia, 15   | 16035 | Triump      | Lino Moreno             | Barquillo, 22   |
| 15966 | Voisin      | Viz onde de Eza        | Génova, 13        | 16036 | Crysler     | Gonzalo Rivera          | Villanueva, 8   |
| 15967 | Citroen     | Conde de Torre Velarde | Hotel Palace      | 16037 | Citroen     | E. López                | Desengaño, 27   |
| 15968 | La Licorne  | Hijos Martínez Rodrigo | C. Coello, 20     | 16038 | Peugeot     | Teodoro Iradier         | Ferraz, 86.     |
| 15969 | Idem        | Idem                   | Idem              | 16039 | Idem        | Ramón Serra             | Prado, 3        |
| 15970 | Idem        | Idem                   | Idem              | 16040 | Citroen     | Rascón                  | Sagasta, 20     |
| 15971 | Panhard     | Plácido Castro         | C. Peñalver, 20   | 16041 | Hudson      | Martín Anglada          | R. Cruz, 24     |
| 15972 | Siemens     | S. A. Siemens          | C. Peñalver, 5    | 16042 | Peugeot     | Luis Sánchez            | Juan Mena, 15   |
| 15973 | Hispano     | Compañía Telefónica    | Idem              | 16044 | Fiat        | P. P. de Ayala          | Esपालter, 11    |
| 15974 | Idem        | Idem                   | Idem              | 16045 | Buick       | Juan Jareño             | Alcalá, 62      |
| 15975 | Idem        | Idem                   | Idem              | 16046 | Fiat        | Juzgado P. Judicial     | P. Vergara, 8   |
| 15976 | Chisleir    | Marqués de Guerra      | M. Longoria, 3    | 16047 | Citroen     | Celestino García        | Princesa, 77    |
| 15977 | Panhard     | Felipe Fernández       | Duque Ribas, 2    | 16048 | Schneider   | Bartolomé Sánchez       | Galileo, 5      |
| 15978 | Berliet     | Enrique Bolto          | Valdeiglesias, 4  | 16049 | Panhard     | Eduardo de Aguilar      | Goya, 15        |
| 15979 | Rugby       | Emilio Gómez           | Ayala, 142        | 16050 | George Roy  | Ciriaco García          | Mora            |
| 15980 | Buick       | Agustín de la Calle    | Recoletos, 14     | 16051 | Reo         | Emilio Zeul             | C. Peñalver, 19 |
| 15981 | Citroen     | Mariano Rodríguez      | Estremera         | 16052 | Studebaker  | Augusto Navarro         | Almirante, 19   |
| 15982 | Renault     | Carlos Maortua         | Piamonte, 10      | 16053 | Delahaye    | Tomás Beruete           | Serrano, 25     |
| 15983 | Idem        | Francisco Labayen      | San Marcos, 44    | 16054 | Zedel       | José López              | A. Mellado      |

| Núm.  | Marca       | Propietario          | Domicilio        | Núm.  | Marca      | Propietario         | Domicilio       |
|-------|-------------|----------------------|------------------|-------|------------|---------------------|-----------------|
| 16056 | Buick       | C. J. W. Tour        | J. el Santo, 3   | 16099 | Ford       | Tomás García Luengo | S. B. 116       |
| 16057 | Packard     | María Valeiro        | Goya, 191        | 16100 | Renault    | Pilar Vélez         | Ayala, 102      |
| 16058 | Fiat        | Gabino Páez          | Ferraz, 50       | 16101 | Essex      | José Sánchez        | Goya, 33        |
| 16059 | Citroen     | V. Zuloaga           | Huertas, 9       | 16102 | Fiat       | José Seresa         | Alcoy           |
| 16060 | Idem        | Francisco Cortes     | Florida, 3       | 16103 | Citroen    | Enrique García      | Montera, 30     |
| 16061 |             |                      |                  | 16104 | Fiat       | Honorio Riesgo      | P. S. Miguel, 5 |
| 16062 | Hispano     | Labourdette          | M. A., 31        | 16105 | Lancia     | B. Aza              | Oviedo, 3       |
| 16063 | Rolls       | Marqués Villavieja   | Mendizábal, 13   | 16106 | Citroen    | Antonio Marbau      | Malasaña, 22    |
| 16064 | D. F. P.    | P. del Arco          |                  | 16107 |            |                     |                 |
| 16065 | Studebaker  | Toribio Gómez        | Embajadores      | 16108 | Salmson    | Juan Héctor         | G. Arrando, 6   |
| 16066 | Hupmóbile   | Pedro Calderón       | Lista, 6         | 16109 | Ford       | Matías Gabriel      | Aranjuez        |
| 16067 | Citroen     | Félix Sivilla        | Idem, 9          | 16110 | Elizalde   | B. Careño           | Belén, 2        |
| 16068 | Idem        | Fernando Moreno      | Velázquez, 57    | 16111 | Citroen    | Pedro Ruiz          | Hortaleza, 17   |
| 16069 | Paige       | Pedro Morón          | P. Delicias, 35  | 16112 | A. S.      | Antonio Ariza       | B. Herreros, 3  |
| 16070 | Citroen     | Conde Jacavilla      | Castellana, 15   | 16113 | Studebaker | A. Salazar          | Villanueva      |
| 16071 | Studebaker  | Fernando Chaves      | Postas, 30       | 16114 | Dodge      | Agustín M. Miguel   | Atocha, 20      |
| 16072 | Citroen     | Mauuel Valderrábano  | Velázquez, 122   | 16116 | Amilcar    | Manuel Cervera      | C. S. Jerónimo  |
| 16073 | Buick       | Luis García Calero   | C. S. Jerónimo   | 16118 | O. M.      | S. Miaja            | P. Chamberi, 5  |
| 16074 | Idem        | Juan M. Muñoz        | Granada, 21      | 16119 | Idem       | Idem                | Idem            |
| 16075 | Idem        | Fernando Moreno      | Princesa, 75     | 16120 | Gray       | G. Fulton Taylor    | G. Quevedo, 8   |
| 16076 | Dodge       | Carlos González      | Fortuny, 51      | 16121 | Ford       | Arturo Rodríguez    | Luchana, 16     |
| 16077 | Fiat        | José Fernández       | Colegiata, 8     | 16122 | Voinsin    | Duque Almenara      | Castellana, 19  |
| 16078 | Idem        | Guillermo Siquier    | Recoletos, 10    | 16123 |            |                     |                 |
| 16079 | Cadillac    | Jo. efa Cantó        | Larra, 10        | 16125 | Peugeot    | Felipe Gago         | E. Gonzalo, 32  |
| 16081 | Amilcar     | Fernán Mark          | M. Lafuente, 18  | 16126 | Buick      | José María Muñoz    | Almagro, 28     |
| 16083 | Citroen     | Carlos Fernández     | Fortuny, 51      | 16127 |            |                     |                 |
| 16084 | Amilcar     | J. Mauvais           | Serrano, 8       | 16128 | Bergan     | Antonio Díaz        | Atocha, 145     |
| 16085 |             |                      |                  | 16129 | Idem       | Idem                | Idem            |
| 16086 | Ford        | R. Dolicia           | P. Delicias, 109 | 16130 |            |                     |                 |
| 16087 |             |                      |                  | 16131 | Hispano    | Esteban Medina      | Lista, 8        |
| 16088 | Dion Bouton | Julia Fernández      | C. Coello, 42    | 16132 | Chrysler   | Pedro Díez          | Velázquez, 19   |
| 16090 | Itala       | Hijos de Mahou       | Amaniel, 29      | 16133 |            |                     |                 |
| 16092 | Idem        | Idem                 | Idem             | 16134 | Citroen    | Pedro González      | J. Católico, 61 |
| 16093 | Peugeot     | Marqués de Huerta    | Hermosilla, 1    | 16135 | Nash       | Cipriano Muñoz      | Lagasca, 12     |
| 16094 | Licorne     | Hijos de Martínez    | C. Coello, 120   | 16136 | Citroen    | Oscar Burmenter     | Ayala, 33       |
| 16095 | Buick       | J. García de Vinuesa | Lista, 10        | 16137 | Idem       | Luis Ponte          | Orellana, 4     |
| 16096 | Buick       | Julio González       | Jenner, 8        | 16138 | Ford       | Antonio Gallardo    | Alcalá, 18      |
| 16097 | Nash        | Manuel Gómez         | Barquillo, 19    | 16139 | Crysler    | Conde Torrubia      | Zurbano, 35     |
| 16098 | Buick       | José Blanc           | V. Hugo, 1       | 16140 | Citroen    | José Rodríguez      | C. Duque, 13    |

## EN VALENCIA

|      |               |                       |                |      |             |                    |                  |
|------|---------------|-----------------------|----------------|------|-------------|--------------------|------------------|
| 3192 | Studebaker    | Adolfo Noguera        | H. Cortés, 21  | 3207 | Berliet     | Vicente Benedito   | Escalante, 291   |
| 3193 | Fiat          | Angel A. Corell       | M. Marsal, 37  | 3210 | Nash        | Córdula González   | Pi Margall, 17   |
| 3194 | Royal-Enfield | José Planelles        | Alicante       | 3214 | Oldsmobile  | Ambrosio Montagud  | A. de la Ribera  |
| 3195 | Fiat          | José Bas              | C. Amorós, 9   | 3115 | Buick       | Arturo Villena     | Llop, 6          |
| 3197 | H. Suiza      | Ernesto Ferrer        | Barcas, 2      | 3116 | H. Davidson | Francisco Martínez | Sagunto (moto)   |
| 3198 | Peugeot       | Diodoro Alcázar       | Sorní, 10      | 3117 | Fiat        | Pedro del Río      | S. Martín, 1     |
| 3199 | Idem          | José Brú              | Sagunto        | 3118 | Studebaker  | Luis Muñoz         | Corda, 20        |
| 3200 | Panhard       | Alfredo Ferrer        | Pie de la Cruz | 3120 | Idem        | José Gómez         | T. de Valldigua  |
| 3201 | Studebaker    | José Román            | Gandía         | 3122 | Hudson      | Luis Aguado        | Colón, 2         |
| 3203 | Delage        | I. Iena Reig          | C. de S. Alaya | 3123 | Fiat        | José Ventura       | Corset, 21       |
| 3204 | H. Suiza      | Auto Serrana, S. A.   | Serra          | 3125 | Dodge       | Luis Janini        | P. P. Alfonso, 7 |
| 3205 | Nash          | Ricardo Costa         | Algemesí       | 3126 | Essex       | Ricardo Orero      | C. Amorós, 5     |
| 3206 | Salmson       | Rafael Díez de Rivera | Samaniego, 24  | 3127 | Delahaye    | Babel y Nervión    | Colón, 13        |

## TALLERES MECÁNICOS

## ESPECIALIDAD EN FIAT

ZURBANO, 46.

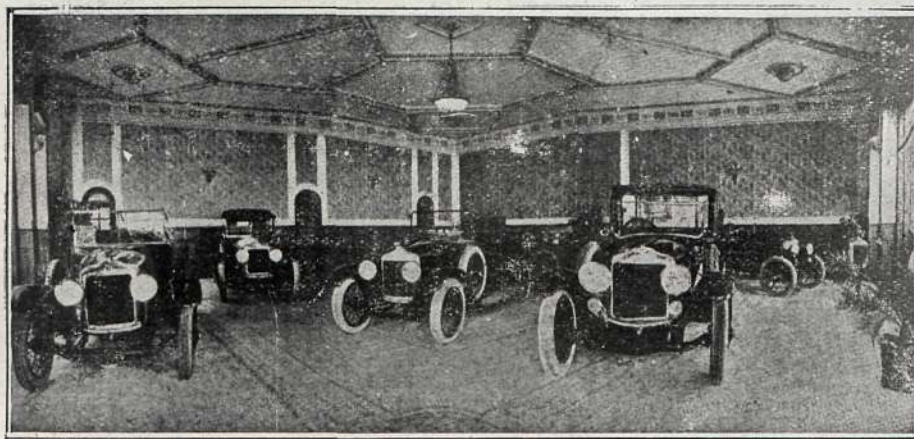
TELÉFONO, 190-J.

MADRID.



# Automóviles "MINERVA"

El más hermoso Salón Madrileño



Sociedad Española de Automóviles "MINERVA,,

Velázquez, 42

**MADRID**

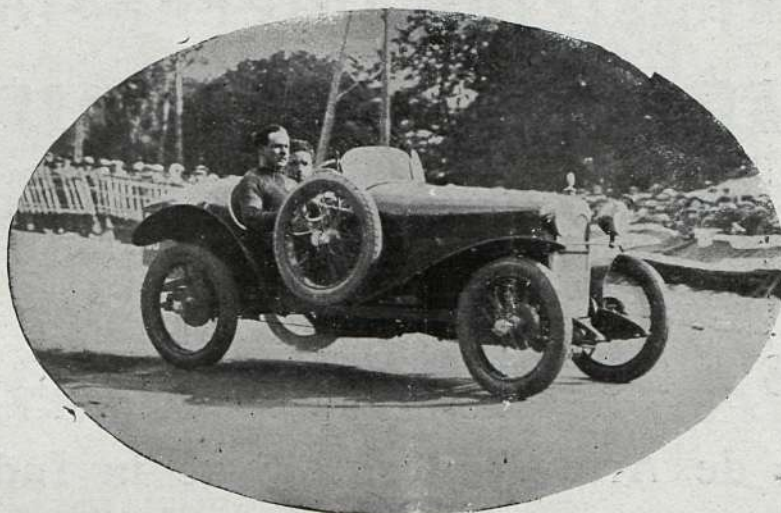
Oficinas:  
Castelló, 41

Al escribir a los anunciantes sírvase mencionar MADRID AUTOMÓVIL

© Biblioteca Nacional de España

# AUTOMÓVILES A. S.

FRENO  
EN LAS  
CUATRO  
RUEDAS



ARRANQUE  
ELÉCTRICO

**Chasis y Ballestas enteras. Consumo, seis litros. Velocidad, 110.**

REPRESENTANTE PARA EL CENTRO DE ESPAÑA:

**C. ORTEGA** \* **San Marcos, 37** \* **MADRID**



## MERCEDES ESPAÑOLA, S. A.

CONCESIONARIOS ÚNICOS PARA ESPAÑA DE LA

DAIMLER-MOTOREN-GESELLSCHAFT

STUTT GART-UNTERTUERKHEIM y BERLIN-MARIENFELDE

Automóviles MERCEDES. Camiones y Camionetas  
DAIMLER-MERCEDES. Automóviles para incendios.  
Automóviles - Omnibus. Camiones especiales. Motores  
marinos. Tractores. Piezas de recambio.

Oficina central:  
AVENIDA CONDE PEÑALVER, 25.

Depósito de piezas de recambio:  
OLÓZAGA, 12.—TELÉF. 595 S.

Dirección telegráfica:  
MERCEDESA.

Cuentas corrientes: Banco de España, Banco de Urquijo y Banco Alemán Transatlántico.

Al escribir a los anunciantes sírvase mencionar MADRID AUTOMÓVIL.

**VISITE USTED LA**  
**IV Exposición Internacional**  
**AUTOMÓVIL, AERONÁUTICA,**  
**del Ciclo y de los Sports de Barcelona**

Presidencia de honor de S. M. el Rey

**16 a 26 de Mayo de 1925**

**Palacios de Arte Moderno y de la Industria**

**(28.000 metros cuadrados de superficie)**

---

**Automóviles**

Las mejores y más reputadas marcas  
del mundo, expuestas en 210 stands

**Aeronáutica**

Real Aéro Club de Cataluña, Escuela Aeronáutica Naval  
Líneas Aéreas Latécoère, D. Jorge Loring, Peña del Aire

**CAMIONES, OMNIBUS**

Canots Automóviles, Motores Marinos, Neumáticos, Motos, Ciclos,  
Accesorios de todas clases, Vestidos, Publicaciones, etc., etc.

La Administración de **MADRID AUTOMÓVIL** admite suscripciones  
PARA

**“EL AUTOMÓVIL AMERICANO”**

**AÑO 16 PESETAS**

Representación para España **ASOCIACIÓN NACIONAL**

**DE IMPORTADORES DE AUTOMÓVILES.—MADRID**

Al escribir a los anunciantes sírvase mencionar **MADRID AUTOMÓVIL**