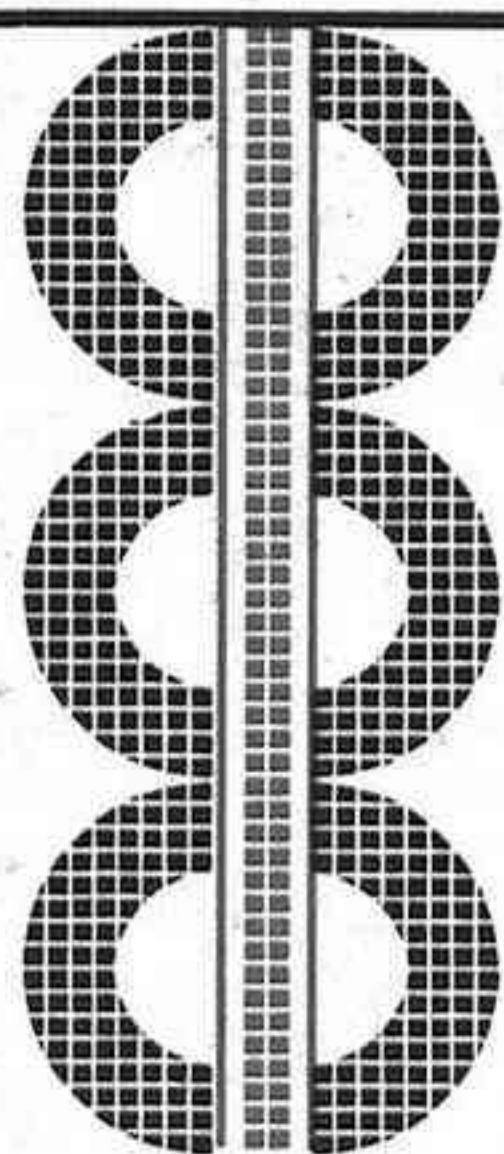




# CÓRDOBA AUTOMOVILISTA

## 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 ordinarios, adquirir el Libro Especial de Transportes de Mercancías y Efectos. - - -

INFORMARÁN EN ESTAS OFICINAS

Morería, 14, pral.

◆ Teléfono 1000 ◆

CORDOBA



# 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



# 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. 241

Oficinas: Morería, 14, pral.

DIRECTOR: FRANCISCO QUESADA

TELÉFONO NÚM. 1000

1.º DE SEPTIEMBRE DE 1935

## LUCHA DESIGUAL

# ¿Dónde están los privilegios?

Por referencias, conocíamos los modestos usuarios del transporte por carreteras las dotes de inteligencia del actual titular de la cartera de Obras Públicas. Por la «Gaceta» conocíamos día por día, desde que tomó posesión, su envidiable actividad. Pero lo que desconocíamos basta el presente, es el fino humorismo de verdadera traza inglesa del ministro de Obras Públicas.

Por si algunos de nuestros compañeros lo dudase, vamos a transcribir un párrafo del preámbulo del Decreto que apareció en el órgano Oficial del Gobierno el 17 de julio del año de gracia para nosotros. Dice así: La experiencia de estos últimos diez años acusa que el transporte por carreteras no ha detenido un instante su desarrollo, a impulsos, principalmente, de sus ventajas intrínsecas, pero ayudado también por una situación de verdadero privilegio en relación con otros medios de transporte, sobre los que la acción del Estado, administrativo y

fiscal, actúa con positiva eficacia en obsequio del interés público, pero mermándole su libertad con trabas justas, que hasta sirvieron para favorecer a Industria competidoras libre de ellas.

Después de la lectura de tan sabroso párrafo, nos creemos que nos tilden de aduladores por el calificativo de humorista que damos al ministro ¿con qué «para favorecer a industria competidora libre de ellas?»

Pues bien, como de «privilegios» se trata, según el ministro de Obras Públicas, hemos de demostrar con cifras aproximadas que se reflejan, el error que de la modesta y sufrida industria del servicio público, se tiene en las altas esferas gubernamentales.

Un automóvil de 18 H. P. vale la bonita cantidad de 16.500 pesetas, para circular hay que hacer frente a los innumerables tributos que gravan hoy la industria del transporte por carreteras y partiendo de la base que dicho ve-



hículo ha de ser pagado, con la facilidad del sistema de plazos por tiempo de 18 meses.

Ya se dice, que el valor del coche en sí son 16 500 pesetas. Interés, letras de cambio en la operación 1.856'25 pesetas, Patente Nacional de Circulación clase B. a 36 pesetas, por H. P. de fuerza por tiempo del pago del vehículo, pesetas 1.020'60. Canon conservación de carreteras a 125 pesetas anuales son 187'50, Impuesto de transportes (Concierto) 180'00. matriculación del vehículo sin intermediarios 54'25 pesetas, un reconocimiento periódico anual de 19'15 pesetas, Cámara de Comercio por industrial 3'35 pesetas, Seguro de responsabilidad civil obligatorio 300'00 pesetas, Sueldo del conductor año y medio 3 600 pesetas, Cochera, agua y luz 900'00 pesetas. En junto suman **24 620'25** pesetas.

Suponiéndole un recorrido en el tiempo que se menciona como término medio de 36 000 kilómetros valorizados a 0'50 son **18.000** pesetas, que deducidas a las 24 620'25, queda un *déficit* a cubrir de **6 620'25** pesetas. ¿Y para la gasolina, lubricantes, neumáticos e imprevistos de averías y las mil gabelas que en sí trae el ejercicio legal de la industria?

Aunque todo el detalle mencionado se trata de una cifra a la ligera, es para demostrar, que si el que tiene que llevar a la «Gaceta» las mencionadas disposiciones, conociera a fondo la triste ¡esclavitud! y sinsabores que la Industria del Alquiler acarrea a sus usuarios no se darían a la publicidad con carácter oficial y de fiel cumplimiento, órdenes que no fuesen lo suficientemente meditadas antes de hacer afirmaciones tan erróneas.

¿Es de privilegios o de esclavitud la vida de la Industria del Transporte por carreteras en servicio público?...

---

*El transporte mecánico por carreteras ha pujado con derecho a los tres grandes factores que constituyen AGRICULTURA, INDUSTRIA y COMERCIO*

Si de esa manera tuvieran la vida las grandes empresas de los ferrocarriles, de seguro no existirían en ellas tantos directores, subdirectores y otros altos empleados, cuyo personal su sostenimiento supone al Estado varios millones de pesetas que estarían mejor empleados en cualquier otra rama de la industria nacional.

Por esta y otras causas, no se ha de cesar en proclamar el pronto advenimiento del Colegio Nacional del Transporte Mecánico por carreteras, órgano consultivo que puede poner coto, a semejante disposiciones que no cumplen más que dos fines: crear el confusionismo en la Industria y sobre todo, acrecentar la lucha sorda que desde hace tiempo tiene entablada el ferrocarril y otros sectores que viven a su amparo contra la sufrida industria del transporte por carreteras, y que quieran o no al fin ha de salir triunfante de la batalla presentada, pues de nuestra parte está la razón y el progreso.

*«Desde Junio a Diciembre ha de invertir el Estado sesenta y cinco millones de pesetas en ferrocarriles».—Esta cantidad empleada en construcciones y reparaciones de carreteras, mejoraría las vías de comunicación, para una Industria como la del Transporte Mecánico que ingresa al tesoro anualmente quinientos millones de pesetas.*

A. CORDERO

Presidente de la Cámara Provincial de Transportes de Badajoz.

---

**JULIAN DE CABO**

MEDICO ESPECIALISTA

**DIABETES NUTRICION**

Plaza San Juan, 2-A — Teléfono 1704

— CORDOBA —





La Marca  
de Calidad

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

Sírvase remitirme gratis su folleto EL CUIDADO  
DE LOS NEUMATICOS

Nombre .....

Dirección .....

Población .....



# Protesta de la Federación Industrial de Transportes de Cataluña, ante el Decreto de recargo en los impuestos de los servicios de viajeros por carretera

La Federación Industrial de Auto-Transportes de Cataluña, nos ha enviado la siguiente nota:

La Orden del Ministerio de Obras Públicas fecha 24 de Agosto, aparecida en las páginas 1645 y 46 de la «Gaceta» del día 29, dictada indudablemente a petición y gusto de las Empresas Ferroviarias, imposibilita en absoluto los servicios de transporte de viajeros por carretera, vulgarmente conocidos como «Excursiones» o sean los que hasta hace poco tiempo se regían por el Decreto de 20 de Mayo de 1931 dictado por el ex-ministro señor Albornoz, que declaró la libertad de circulación de los mismos, denominándolos «Servicios de Alquiler».

La aplicación de la Orden que motiva la presente, consiste en lo siguiente: Tasa de 0,01 pesetas por cada asiento que tenga el vehículo y por kilómetro que recorra; además, 0,02 pesetas por idem idem, en concepto de Impuesto de Transportes; obligación de pago anticipado excepto en casos determinados a los que se les conceden 24 horas para el ingreso; la falta de alguno de estos y otros requisitos motiva el inmediato precintado del vehículo y multa de 500 pesetas, independiente todo ello de los expe-

dientes que se les sigan luego por defraudación u ocultación a la tasa o impuesto dichos.

Por consiguiente, de prosperar tal Orden, resultará que, independientemente de la Patente Nacional, Impuestos sobre Gasolinas etc, cada coche tendrá que pagar:

Pesetas 0'60 por cada kilómetro que recorra un coche de 20 asientos.

Pesetas 0'90 por cada kilómetro que recorra un coche de 30 asientos.

Pesetas 1'20 por cada kilómetro que recorra un coche de 40 asientos.

Las entidades Cámara del Automóvil de Cataluña, Federación Industrial de Auto-Transportes, Cámara del Auto-Omnibus de Cataluña, Federación de Propletarios de Auto-Omnibus y Autocars de Cataluña y Asociación de Transportes por Carretera de Cataluña, han enviado telegramas de enérgicas protestas por tal Decreto, al Presidente del Consejo de Ministros, Ministros de Obras Públicas y de Hacienda y Presidente del Patronato Nacional de Turismo.

Lea Vd. diariamente

**A B C**

Corresponsal en Córdoba:

**FRANCISCO QUESADA**

*A una riqueza que, cual la del AUTO-MOVIL, tributa anualmente por QUINIENTOS MILLONES de pesetas, no la puede someter a un trato vejatorio.*



# En primero de Noviembre, empezará a regir un decreto que, se seguro, acabará con todo el transporte por carreteras.-La influencia de las Compañías de ferrocarriles.-Nuestra protesta

La «Gaceta» del 31 de Agosto pasado, ha publicado el decreto que a continuación reproducimos, y que demuestra claramente, e incluso ya se indica en el preámbulo, la influencia de las Compañías de ferrocarriles en la cuestión, que ha de venir, no sólo a perjudicar, sino a constituir una verdadera revolución en la cuestión de transportes por carreteras, tanto en la parte económica como en la práctica, y que, a nuestro juicio, será casi imposible el fiel cumplimiento del mismo.

A nosotros, se nos hubiese ocurrido algo más breve que el Decreto citado, y hubiera sido un artículo único, que dijese: «Quedan suprimidos los transportes por carretera, para que puedan vivir las Compañías de ferrocarriles».

A su debido tiempo, enviamos nuestros telegramas de protesta, y nos asociamos a la campaña iniciada por otros queridos colegas, representantes de los intereses transportistas.

El Decreto en cuestión, dice así:

«La actual crisis económica por que atraviesan los ferrocarriles españoles está en parte motivada por la competencia de los vehículos de tracción mecánica dedicados al transporte de mercancías.

La posición del Estado ante la indiscutible realidad de aquel hecho no puede ser otra que la de vigilar y proteger con medidas legales adecuadas el interés público, sin inclinar el peso de la Ley a favor de ninguno de los dos intereses privados en pugna. Ni siquiera la con-

sideración de las cuantiosas cantidades invertidas por el Estado en la red ferroviaria puede servir de justificado fundamento para provocar, mediante medidas de Gobierno, la dirección del tráfico hacia el ferrocarril, si es que el usuario, en una libre elección del medio del transporte, prefiere el automóvil.

Los términos en que este trascendental problema está actualmente planteado en la vida económica del país tiene perfiles tan acusados, que permiten un fácil examen y una solución justa y conveniente.

El ferrocarril en su nacimiento, por las ventajas de todo orden que representaba respecto a los vehículos de tracción de sangre, vino a posesionarse de un monopolio de hecho del transporte. Lógico y obligado era que el Estado por un imperativo esencial de sus fines asumiese una misión de protección de los intereses privados frente a los posibles abusos de la nueva industria, que se tradujo en múltiples disposiciones, cuyas características tendían y tienden a restringir una desembarazada libertad industrial. La obligatoriedad del transporte, los plazos en que debían realizarse, la limitación mínima del precio, la igualdad de este para cualquier usuario, etc., etc., son manifestaciones de aquella orientación, del Estado, citando solamente las de más relieve.

Ese mismo hecho del Monopolio permitió a la Hacienda pública gravar los precios del transporte con cargo al usuario, encontrando en la organización de las Compañías y sobre



todo en las solemnidades y formalización del contrato de transporte ferroviario, un instrumento recaudatorio idóneo y barato, sin que las Empresas pudieran argüir sufrían daño alguno.

La innegable desaparición del Monopolio de la industria ferroviaria crea el magno problema de su nueva regulación jurídica y fiscal; pero es antecedente obligado de la misma la adopción de aquellas medidas que coloquen en un pie de igualdad fiscal, respecto de ella, a la del transporte por carretera, mediante los preceptos contenidos en ese Decreto, que tienden a asegurar la perfección de tasas o impuestos ya creados, cuya defraudación es notoria, por las condiciones peculiares de esa industria, que tantas dificultades ofrece a la actuación fiscal del Estado.

El régimen de autorizaciones que se establece en el Decreto no merma la libertad industrial, que sigue manteniéndose en toda su pureza; se trata simplemente de hallar en espontánea declaración del dueño del camión la base para deducir los impuestos y tasas que debe satisfacer.

No se restringen tampoco la posibilidad extraordinaria de que el vehículo no utilice para servicio distinto al que con carácter normal se

destina, dándose con los permisos especiales medio fácil para que los industriales puedan desarrollar, sin quebranto de sus intereses, una explotación de absoluta libertad y que el Estado asegura la perfección tributaria que le corresponde.

El tipo del canon de conservación está fijado en idéntica cuantía que para las líneas de autobuses de viajeros de carácter discrecional, con la importante desgravación de estimarse que el recorrido de la autorización se hace diariamente en una sola dirección.

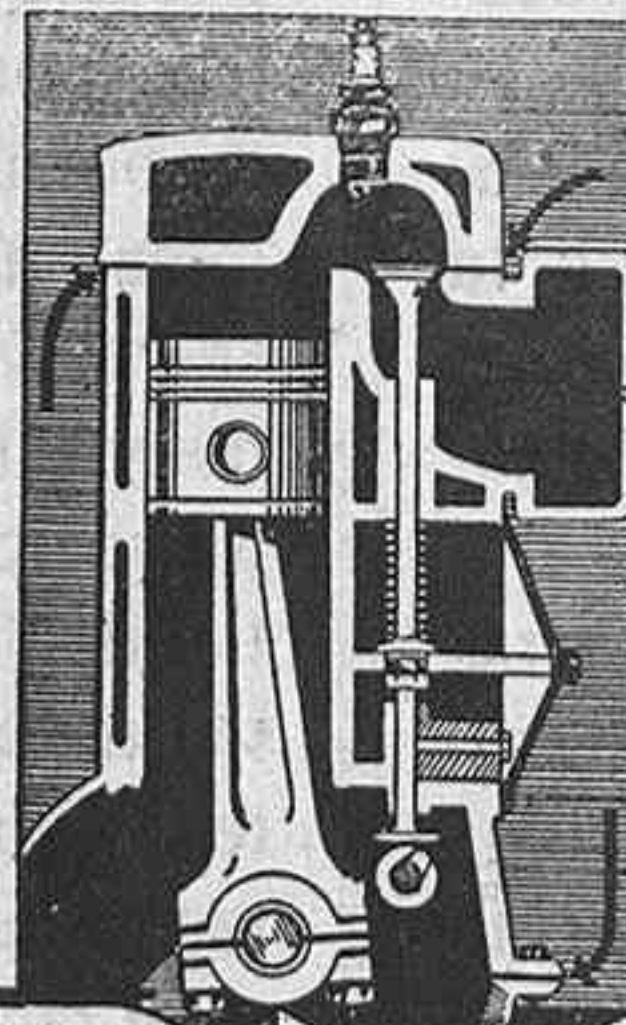
En cuanto al tipo del impuesto de transportes, se fija el admitido en el último inciso del artículo 24 de la Ley de Reformas tributarias de 11 de Marzo de 1932, dada la imposibilidad, demostrada desde la vigencia de esa Ley, de liquidarse por el rendimiento del transporte, manteniéndose también idénticas normas que respecto del canon de conservación en el cómputo del recorrido del vehículo.

En vista de lo expuesto, de acuerdo con el Consejo de Ministros y a propuesta del Presidente del mismo,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º En el término de tres meses, contados desde la publicación de este Decreto, el transporte de mercancías, propias o ex-

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



trañas, por tracción mecánica por carretera, se someterá al régimen de autorizaciones, conforme a las reglas siguientes; autorizaciones que tendrán validez durante un año, contado desde la fecha de su expedición:

Caducará la autorización si se deja de satisfacer en los plazos reglamentarios la cantidad correspondiente a cada trimestre adelantado del canon de conservación e impuesto de transportes.

Art. 2.º Los dueños de los vehículos que han de transportar las mercancías o efectos deberán proveerse en la Jefatura de Obras Públicas, en la provincia donde el vehículo esté matriculado para el pago de la patente nacional de circulación, de la correspondiente autorización para transportar las mercancías solicitándola del señor Ingeniero Jefe y haciendo constar en la solicitud:

a) Nombre o razón social del dueño del camión a favor del que se pretende precisamente la autorización, término municipal y local en el que queda domiciliado el vehículo.

b) Marca y matrícula del vehículo que se adscribe a la autorización; carga máxima y tara del mismo; haber satisfecho la patente nacional de circulación y el primer trimestre del canon de conservación y del impuesto de transportes, cuya cuantía se fija, respectivamente,

en los artículos 6.º y 7.º de este Decreto. El pago de estos impuestos se verificará en la Delegación de Hacienda de la provincia donde se obtenga la autorización.

c) El radio de transporte en kilómetros a partir del lugar donde esté domiciliado, y al que como máximo se faculta al interesado para efectuar los transportes en camión autorizado, salvo lo que determina el artículo 7.º.

Art. 3.º Las autorizaciones para recorridos inferiores a 40 kilómetros satisfarán el canon de conservación e impuesto de transporte, a los tipos señalados en los artículos 5.º y 6.º de este Decreto, estimándose que el vehículo recorre diariamente, cuando menos 40 kilómetros.

Art. 4.º Cada camión deberá ser provisto del documento en que conste la correspondiente autorización, que llevará en sitio visible.

Art. 5.º El canon de conservación se abonará a razón de 0,02 pesetas por tonelada kilómetro con arreglo a lo que para servicio de viajeros de la clase «B» determina el artículo 86 del vigente Reglamento de transportes.

Se computará como recorrido diario del camión los kilómetros de la autorización.

El tonelaje del vehículo se apreciará en los dos tercios de la suma de la tara y carga máxima.

Art. 6.º El gravamen del impuesto de trans-

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



portes se determinará a razón de dos céntimos y medio por tonelada de carga del camión y kilómetro de recorrido, a tenor del último inciso del artículo 24 de la Ley de Reforma tributaria de 11 de Marzo de 1932. Se estimará que el camión recorre diariamente los kilómetros de la autorización que posea.

Art. 7.º Si el dueño del camión desee realizar como viaje especial alguno de mayor recorrido que el del radio autorizado, podrá efectuarlo solicitando previamente de la Jefatura de Obras Públicas el correspondiente permiso especial para cada viaje.

Los permisos para estos viajes especiales estarán sujetos al pago previo de 0'25 pesetas, para los camiones de carga inferior a cinco toneladas, por kilómetro que exceda el permiso de la autorización que posea el vehículo y de 0'50 para aquellos camiones que excedan de dicha carga con el mismo cómputo de recorrido, sin perjuicio de lo que corresponda satisfacer por impuesto de transportes.

Art. 8.º A partir de 1.º de Diciembre próximo, si el camión circulase sin la correspondiente autorización, se impondrá a su dueño una multa de 500 pesetas, precintándose el vehículo hasta que aquella sea satisfecha y se exhiba la autorización necesaria, de acuerdo con lo que preceptúa el artículo 6.º del Decreto de 16 de Julio de 1932.

En caso de reincidencia, la multa será doble y si se repitiera la falta por tercera vez, se prohibirá la circulación del vehículo durante un año.

Idénticas sanciones se aplicarán a los dueños de los vehículos que circulen por recorridos para los que no estén facultados en virtud de la respectiva autorización o permiso especial.

Dado en La Granja a 29 de Agosto de 1935.  
*Niceto Alcalá-Zamora y Torres.*—El Presidente del Consejo de Ministros, *Alejandro Lerroux García*.

**Lea Vd. CORDOBA AUTOMOVILISTA**

**Relación de las autorizaciones de 2.ª clase para conducir vehículos con motor mecánico expedidas por la Jefatura de Obras Públicas de esta provincia durante el mes de Agosto de 1935**

Del número 6.358 al 6.390

Don Fernando Ferrer Cabrera, vecino de Córdoba; don Pedro Muñoz Ramírez, de Lucena; don José Recio Cañaveras de Córdoba; don Antonio Rodríguez Rodríguez, de Córdoba; don Benito Cantero Bergillos, de Cabra; don Antonio Valverde Benítez, de Cabra; don Modesto Rodríguez Álvarez, de Córdoba; don Macelino Ortiz Carmona, de Córdoba; don Luis Fernández Benítez, de Montoro; don Onofre Figueroa Porras, de Fuente Obejuna; don Fernando Recio Moreno, de Córdoba; don Andrés Accarión Remy, de Peñarroya-Pueblonuevo; don Antonio Llanos Martínez, de Montoro; don Juan Villalba Jiménez, de Córdoba; don Manuel Puig Rioboó, de Montilla; don Antonio Muñoz Cuenca, de Cabra; don Antonio Cortés Córdoba, de Lucena; don Miguel González García, de Palma del Río; don Antonio Pérez García, de Villa del Río; don Miguel Gómez Barba, de Baena; don Francisco Hidalgo Hidalgo, de Fernán Núñez; don Juan Pérez Cordobés, de Castro del Río; don Antonio Lucena Riel, de Lentejuela (Sevilla); don Francisco Nueno Montes, de Baena; don Pablo Avila Lozano, de Cabra; don Antonio Molina Ruiz, de Villafranca; don Francisco Bonilla Sánchez, de Valenzuela; don José Caracuel Rojas, de Carcabuey; don Miguel Amo Moyano, de Cañete de las Torres; don Francisco Rodríguez Rodríguez, de Fernán Núñez; don Juan Fínque Luna, de Córdoba; don Gregorio Yévenes Díaz, de Córdoba y don Juan Arias Cuenca, de Benamejí.

**Relación de las autorizaciones de 1.ª clase para conducir vehículos con motor mecánico de 2.ª y 3.ª categoría expedidas por la Jefatura de Obras Públicas de esta provincia durante el mes de Agosto 1935**

Del número 1.105 al 1.114

Don Carlos Carrera Luque, vecino de Lucena; don Alfonso García Cobos, de Rute; don Lucas Márquez García, de Pozoblanco; don Miguel Jerez Guzmán, de Palma del Río; don Francisco Asencio Asencio, de Palma del Río; don Rafael Marín Aguilar, de Córdoba; don Francisco Moreno Sánchez, de Almodóvar del Río; don Bartolomé Martínez Barnés, de Córdoba; don Remigio Morillas Cano, de Cabra y don Manuel Medina Arjona, de Puente Genil.



# Se publica un decreto, que ha de traer como consecuencia la terminación de los servicios especiales de viajeros por carretera.-Todo contra el turismo y los intereses automovilistas

Por lo visto, el mes de Agosto ha sido fatal para los intereses de los automovilistas. Y lo demuestra el hecho de que en la «Gaceta» del día 31 de dicho mes, se publica un Decreto, que reproducimos en otro lugar de este número, referente al transporte de mercancías por carretera; y antes, en la del 29, se inserta otro, relacionado con los tributos que han de satisfacer los servicios especiales de viajeros, con los que se había iniciado una corriente de turismo extraordinaria, y que ahora tendrán que ser suprimidos, por no poder soportar las empresas los nuevos impuestos que se determinan en el citado Decreto.

Expresamos nuestra protesta ante el ministro de Obras Públicas, por entender que, con la disposición indicada, se priva al público de estos viajes económicos, que se habían generalizado, no sólo por la economía, sino también por la comodidad de los viajeros.

El mencionado Decreto, dice así:

«Itmo. Sr.: Comprobado que siguen circulando en algunas provincias y autorizándose por las Jefaturas de Obras Públicas los servicios llamados de «alquiler» por coche completo creados por Decreto de 20 de Mayo de 1931, y teniendo en cuenta que dichos servicios se hallan en pugna con lo dispuesto en el Decreto de 19 de Junio de 1934 por el que continúa en todo su vigor el Reglamento de 22 de Junio de 1929 para los servicios de este carácter y en la Ley de Reforma Tributaria del Estado de 11 de Marzo de 1932 que señala los impuestos que gravan el tráfico de viajeros por carreteras.

Teniendo además en cuenta que se ha autorizado a las Jefaturas de Obras Públicas a cur-

sar los permisos tolerados para unir pueblos aislados y conceder servicios de excursiones por coches completo, precisamente para resolver los problemas que planteaba el citado Decreto de 20 de Mayo de 1931 y el objeto de aclarar las bases e impuestos que señala el Decreto de 16 de Julio de 1935 para esta clase de servicios.

Este Ministerio, de acuerdo con lo propuesto por la Comisión de coordinación de transportes se ha servido disponer:

1.º De acuerdo con lo que establece el artículo 5.º del Decreto de 16 de Julio de 1935, se faculta a los Ingenieros Jefes de Obras Públicas para que puedan conceder permisos de excursiones por coche completo quedando suspendidos los servicios llamados de «alquiler» que autorizaba el Decreto de 20 de Mayo de 1931.

2.º Estos servicios se concederán para cada viaje que se solicite, especificándose el número de matrícula del carruaje, capacidad itinerario a recorrer, fechas entre que se realiza y persona titular del carruaje.

La tasa que gravará estos servicios será de un céntimo asiento y kilómetro a recorrer.

3.º Los permisos se solicitarán en la Jefatura de Obras Públicas de la localidad de donde arranque el servicio y previo el pago del mismo se les entregará una tarjeta que llevarán en sitio visible durante el viaje.

El retorno del mismo se hará de vacío a menos que la autorización solicitada se haga para ida y regreso para lo que se computarán los kilómetros correspondientes, o se solicite nueva autorización.



4.º Cuando por la urgencia del caso no pudieran proveerse de la mencionada autorización, podrá realizar el servicio, llevando en sitio visible copia detallada y firmada por la Oficina expedidora del telegrama dirigido a la Jefatura de Obras Públicas y Delegación de Hacienda Provincial, en que se haga constar el nombre del titular del vehículo, matrícula, capacidad e itinerario a recorrer y fecha del mismo, debiendo acreditar su personalidad el firmante del telegrama en la oficina expedidora.

La tasa que señala el artículo 2.º será satisfecha en este caso dentro de las veinticuatro horas siguientes a partir de la terminación del viaje.

5.º El vehículo irá provisto de un libro de ruta sellado por la Jefatura de Obras Públicas,

donde se registren todos los viajes de este carácter realizados por el carruaje.

6.º La Jefatura de Obras Públicas cuidará al conceder estos permisos que no se realicen en forma periódica, convirtiéndose en verdaderos servicios regulares que puedan suponer una competencia para cualquier concesión que circule dentro del itinerario del servicio que se solicita.

7.º Sin perjuicio de la Orden que tienen las Jefaturas de Obras Públicas de dar cuenta a la Delegación de Hacienda de esta clase de servicios que se concedan, el titular del mismo tiene la obligación de satisfacer en dicha Delegación, en el plazo máximo de ocho días el importe del impuesto de transportes a razón dos céntimos a ciento y kilómetros, como determina le

Velocidad



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

**BAKOIL**

LUBRIFICANTE MUNDIAL

#L

CENTRAL PARA ESPAÑA  
MURCIA  
APARTADO 76 TELEFONO 2133

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



artículo 25 de la Ley de Reforma tributaria de 11 de Marzo de 1932, llevando para cada viaje el justificante del pago del último servicio prestado.

8.º Los concesionarios de esta clase de servicios se atenderán a lo que dispone el artículo 6.º del citado Decreto de 16 de Julio, cuando se realice un servicio sin la debida autorización o falta de alguno de los requisitos señalados, por el que se dispone el precinto del carruaje y la imposición de una multa de 500 pesetas.

Madrid 24 de Agosto de 1935.—*Manuel Marraco.*

## Un nuevo automóvil con motor trasero y otras importantes modificaciones

El nuevo tipo de automóvil con motor montado en la parte posterior, del que tanto se ha venido hablando en los últimos tiempos, va a ser presentado al público. Su creación se debe a los estudios y experimentaciones realizadas por William B. Stout, que fué anteriormente jefe del departamento de ingeniería de la fábrica Ford.

Según el ingeniero Stout, el hecho de llevar el nuevo coche el motor montado en la parte posterior es simplemente un detalle dentro del diseño general del mismo, pues todo el vehículo presentará cambios radicales con respecto a las prácticas corrientes establecidas hasta ahora. Es, por lo demás, interesante reproducir lo que dice William B. Stout sobre esta novedad.

«A pesar de que mucha gente ha visto nuestros modelos experimentales—explica el citado técnico—corriendo por las carreteras, y que no pocas personas han tenido oportunidad de ver varios ejemplares durante el proceso de su fabricación, el período final de ésta, hasta la ensambladura del coche, ha sido hasta ahora mantenido en reserva. Nosotros creemos que el nuevo tipo de automóvil superará las predic-

ciones que autorizados ingenieros han formulado acerca de un próximo cambio fundamental en los diseños de automóviles.

«El aumento de los detalles del nuevo modelo—continúa diciendo el ingeniero Stout—no será publicado hasta que todas las pruebas experimentales que nos hemos propuesto realizar hayan quedado completamente terminadas. Estamos actualmente en la etapa final de dichas pruebas, que sólo durará unas pocas semanas. Sin embargo, podemos adelantar desde ahora lo siguiente: Muchos de los detalles fundamentales del nuevo coche están íntimamente vinculados a la aviación.

«Esta comprobación resulta interesante, pues establece una especie de paralelismo entre el perfeccionamiento del automóvil y el del avión, que en el futuro se acentuará aún más—como lo hemos vaticinado hace bastante tiempo—, si no en los detalles aeronáuticos, por lo menos en los de su estructura respectiva».

El ingeniero Stout no es solamente un experto especialista en materia de construcción de automóviles, sino que desde más de veinte años—desde la época en que la industria aeronáutica estaba aún en su infancia—ha venido trabajando teórica y prácticamente en el vasto campo de la fabricación de aviones y su constante perfeccionamiento. Todos los ingenieros automovilistas norteamericanos están interesados en conocer los resultados prácticos del nuevo vehículo de William B. Stout, donde éste ha aplicado sus grandes conocimientos de la industria aeronáutica y que puede ser origen de una verdadera revolución en materia de construcciones automotrices. X X.

TALLERES TIPOGRAFICOS  
**LA IBERICA**

**Antonio Carmona Contreras**

Duque de Hornachuelos, 12 dup.

**Teléfono 1754 CORDOBA**



**CORDOBA AUTOMOVILISTA**

**Relación de los vehículos de tracción mecánica matriculados en la provincia de Córdoba durante el mes de Agosto de 1935**

Núm.	MARCA	NOMBRE Y APELLIDOS DEL PROPIETARIO	DOMICILIO
5622	R. E. O. (C).....	Electro Harinera San Lorenzo.....	La Rambla
5623	Bedford (O).....	Don Epifanio López Antón.....	Peñarroya-Pueblonuevo
5624	G. M. C. (C).....	» Juan Ballesteros Calero.....	Pozoblanco
5625	Ford (C).....	» Mariano Jiménez Roldán.....	Rute
5626	Chevrolet (C).....	» Manuel Gallero Núñez.....	Peñarroya-Pueblanuevo
5627	Opel.....	» José Molleja y Molleja.....	Córdoba
5628	Ford.....	» Joaquín Ruiz de Castroviejo Aguilar.....	Aguilar
5629	G. M. C. (C.).....	» Francisco Gutiérrez Copado.....	Villanueva de Córdoba
5630	Ford (C).....	» Antonio Romero Valverde.....	Córdoba
5631	Idem.....	» Juan Urbano Gómez.....	Idem
5632	Volvo (C).....	S. A. Pallarés Hermanos.....	Cabra
5633	Ford (C).....	Sra. Vda. de Martín Madueño Higuera.....	Montoro
5634	Chevrolet (C).....	Don Cesáreo Medrán Toril.....	Dos Torres
5635	Chevrolet (O).....	» Joaquín Cabezas Fresno.....	Fuente-Obejuna
5636	Chevrolet (C).....	» Antonio Gavíño Larrat.....	Córdoba
5637	Pontiac.....	» Juan Herrera Cabanillas.....	Peñarroya-Pueblonuevo
5638	Ford.....	» José Castillejo y Castillejo.....	Fuente-Obejuna
5639	Dodge (C).....	» Nicolás Giménez Carrillo.....	Priego
5640	Diamont. T. (C).....	» Antonio Cervian Ruiz.....	Lucena
5641	Skodad.....	» José Ruiz de la Torre.....	Córdoba
5642	Austín.....	» Sánchez Martínez Espinar.....	Idem
5643	Ford (C).....	» José Baena Gant.....	Puente-Genil
5644	Chevrolet (C).....	» José Guerrero García.....	Córdoba
5645	Ford (O).....	» Rafael Zamora de Dios.....	Hinojosa del Duque
5646	Krupp. A. G. (C).....	» Domingo Hidalgo Jurado.....	Córdoba
5647	Ford (C).....	» José Alcalá Carrillo.....	Moriles
5648	Ford.....	» Rafael Secall Domingo.....	Córdoba
5649	Chevrolet (C).....	» Luis Sánchez Marín.....	Iznájar
5650	Opel.....	» Rafael Crespo Criado.....	Córdoba
5651	Fiat.....	» José Massa Morescó.....	Idem
5652	Ford (Vasadante).....	» Luis Tendero Moriana.....	Idem

En total, se han matriculado 31 vehículos, correspondientes a las siguientes marcas: Ford, 11; Chevrolet, 6; G. M. C., 2; Opel, 2 y 1 a cada una de las marcas, R. E. O., Bedford, Volvo, Pontiac, Dodge, Diamont T, Skodad, Austín, Krupp y Fiat.

<i>La contribución industrial tributa por.....</i>	<i>197.000.000</i>
<i>La riqueza rústica y pecuaria » » .....</i>	<i>234.890.320</i>
<i>La riqueza urbana » » .....</i>	<i>185.244.050</i>
<i>La riqueza AUTOMOVILISTA » » .....</i>	<i>500 000.000</i>

**¡Y TODAVIA SE PIENSA EN SUBIR EL PRECIO DE LA GASOLINA!**



# PEDRO LOPEZ E HIJOS

BANQUEROS

REPRESENTANTES DE LA COMPAÑIA

ARRENDATARIA DE TABACOS

TELEFONO 1226

## CORDOBA

---



### CARBONELL Y COMPAÑIA S. EN C.

CASA CENTRAL EN CORDOBA (FUNDADA EN 1866)

Fábrica de refinación de aceites último sistema. Fábrica  
molino de aceite fino Sistema Marqués de Cabra.

Bodegas de vinos finos de Montilla y los Moriles.

Fábrica de harinas sistema Austro-Húngaro Davertor  
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



# 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.*