



CÓRDOBA AUTOMOVILISTA

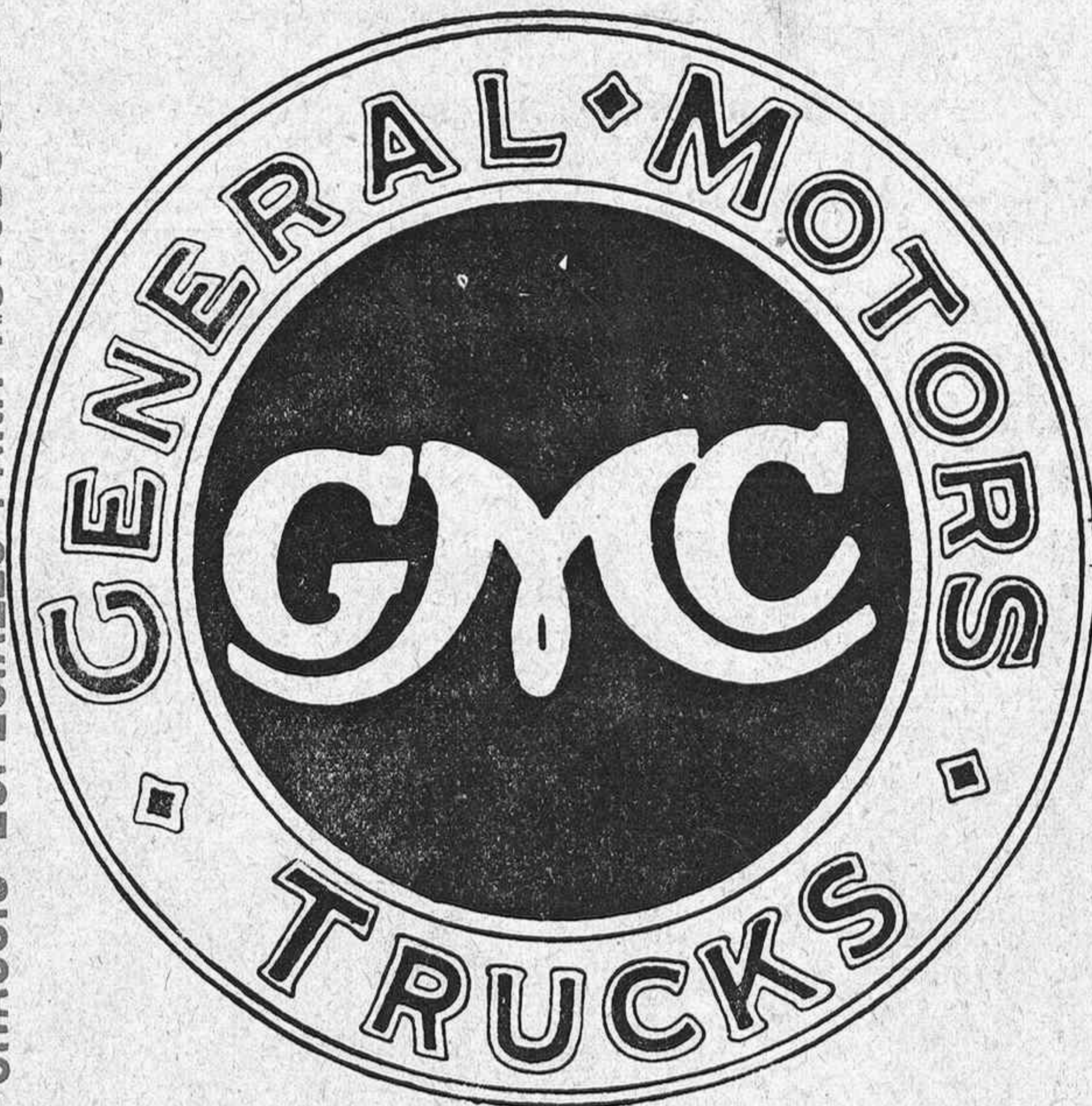
179

1.º T.-19 de toneladas
:-: y media :-:

2.º T.-19-B de dos to-
:-: neladas :-:

CAMIONES

CHASSIS ESPECIALES PARA AUTOBUSES



EXISTENCIA PARA ENTREGA INMEDIATA

Concesionario para Córdoba y su provincia:

ARTURO MENDEZ MALDONADO

AVENIDA DE CANALEJAS, NÚM. 9

3.º T.-30-B de dos to-
- neladas y media

4.º T.-42 de tres to-
:-: neladas :-:

Talleres Tipográficos "La Ibérica".- Córdoba

BUICK

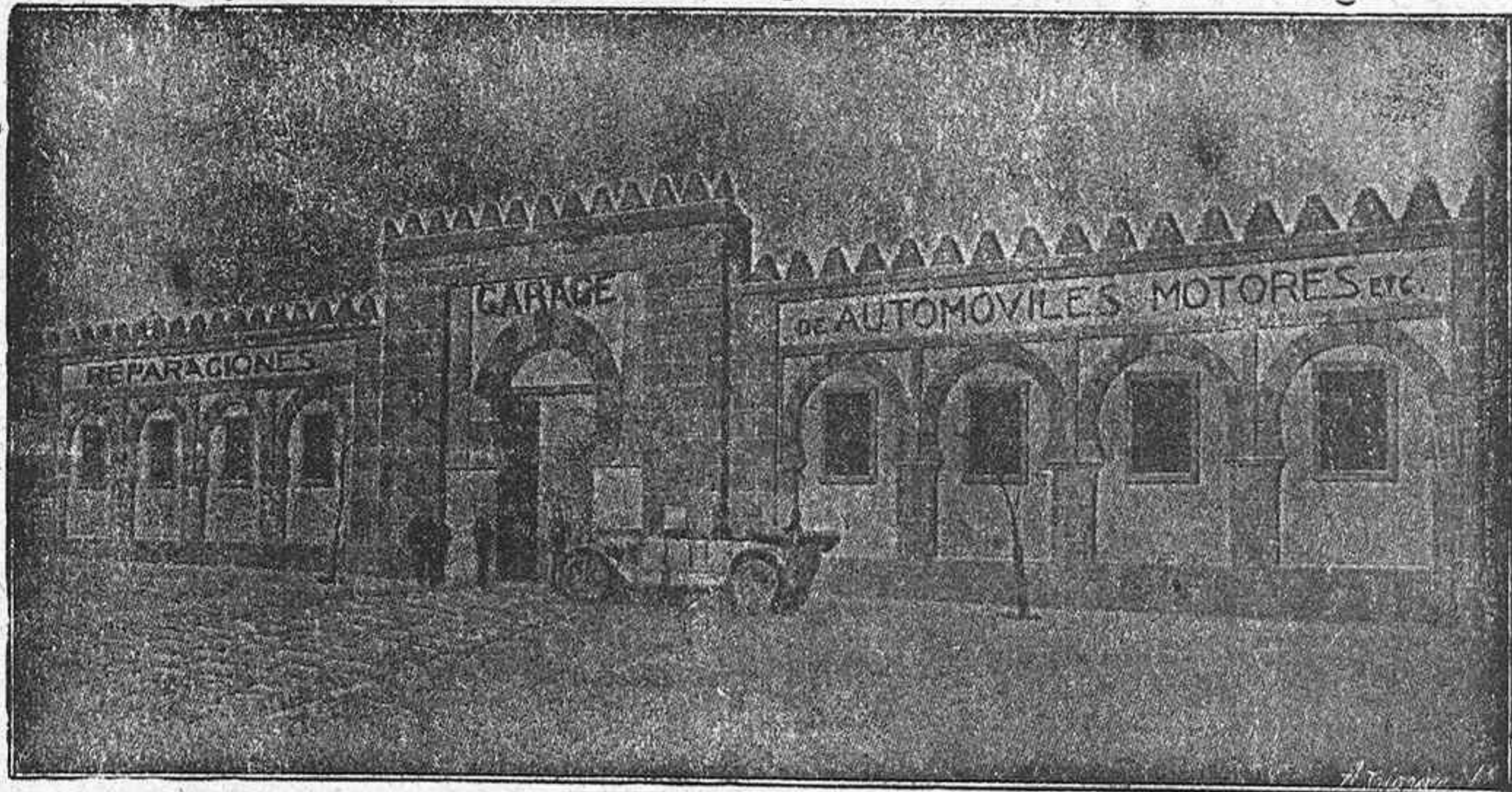
Quando se construyan mejores automóviles BUICK los superará

Concesionario para Córdoba: **Arturo Méndez Maldonado** Avenida de Canalejas, 9

Sociedad Anónima SERRALEÓN

INDUSTRIA, N.º 4 (CERCADILLA).-CÓRDOBA

- STOCK BERGUGNAN -



- STOCK BERGUGNAN -

Vista exterior del edificio propiedad de la Sociedad

Reparación de Automóviles y motores a explosión.=Stock de bandajes macizos y prensas para su colocación, Grasas y Aceites Lubrificantes, Correas, Gomas, Amiantos, Cogi-

netes de bolas, Accesorios para Automóviles, Suministros para Fábricas y Talleres, Monómetros Hidráulicos y Collarines para prensas

Telegramas y Telefonemas: **SERRALEÓN.-CÓRDOBA**



CORDOBA AUTOMOVILISTA

Año VIII

ORGANO DEL "REAL CORDOBA AUTOMOVILISTA CLUB"
Filial del REAL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA
Y HONORARIO DEL "REAL AUTOMOVIL CLUB DE MALAGA"
REVISTA QUINCENAL

Núm. 179

Oficinas: Claudio Marcelo, 21 y 23 DIRECTOR: FRANCISCO QUESADA TELÉFONO NÚM. 1000

1.º DE DICIEMBRE DE 1930

ADHERIDA A LA ASOCIACION ESPAÑOLA DE LA PRENSA TÉCNICA

Diploma de Honor de la I Exposición de la Prensa Técnica

Contra la nueva tributación de los camiones

La Federación Industrial de Auto-Transportes de Cataluña, interpone un recurso

La Federación Industrial de Auto-Transportes de Cataluña, en su Asamblea celebrada últimamente, ha acordado interponer un recurso en contra del Real Decreto de 22 de Julio de 1930, referente a la nueva tributación para los autocamiones, que ha de empezar a regir en 1931.

El escrito, dirigido al señor Ministro de Hacienda, dice así:

La «FEDERACION INDUSTRIAL DE AUTO-TRANSPORTES DE CATALUÑA», domiciliada en esta ciudad, Rambla de los Estudios, núm. 12, y en su representación, como Presidente de la misma, don Santiago Estapé Pagés, provisto de su correspondiente cédula personal, a V. E. acude y atentamente expone:

Que examinado detenidamente el R. D. número 1753 de fecha 22 de julio de 1930, por el que se modifica la forma tributaria de los autocamiones destinados al transporte de mercancías, hoy vigente por el Reglamento de la Patente Nacional de Circulación de fecha 28 de junio de 1927, modificación que ha de sufrir efectos a partir del próximo día 1.º de enero de 1931, esta Asociación en defensa de los intereses del vehículo de auto-transporte, primor-

dial objeto de su existencia, se cree en el caso de acudir ante V. E. para solicitar se suspenda la aplicación de dicho R. D. y se abra una información pública a la que puedan concurrir todos los propietarios de camiones y camionetas, para en vista de su resultados resolver lo que se crea más conveniente, ya sea la derogación de dicho R. D., ya su modificación en sus extremos más injustos.

Para justificación de nuestra conducta cumples someter a la consideración de V. E. los defectos que a la Soberana disposición encontramos (sea ello dicho con el mayor respeto) derivados del desconocimiento práctico de tal industria por parte de la Comisión a la que se encomendó el estudio de tal modificación, designada por R. O. de 3 de enero de 1930, y de cuya existencia así como de su composición, no se ha tenido conocimiento alguno sin duda por tratarse de una R. O. interior de ese Ministerio y, por tanto, no publicada en ningún periódico oficial.

Para una mayor comprensión, detallamos separadamente los extremos en que se funda nuestra impugnación.

Forma tributaria de los auto-camiones.—

Indudablemente, la más equitativa es la resultante de aplicar el tributo con arreglo a la «Capacidad de carga útil que pueda transportar el vehículo» ya que la utilidad del mismo así como el rendimiento económico que por el transporte se obtiene se calcula siempre a base del «tonelaje transportado». En tal forma han venido tributando hasta la actualidad a satisfacción del Tesoro y lo hubiera sido también del contribuyente si la tasa a percibir no hubiese sido tan notoriamente exajerada, debiendo desechar la suposición consignada en el preámbulo del R. D. impugnado, de que únicamente venían tributando por tal concepto, porque, «con anterioridad a la creación de la Patente Nacional estos vehículos satisfacían el Impuesto de Transportes mediante una Patente que se liquidaba según una escala proporcional al número de toneladas de carga útil» ya que lógico es suponer que el legislador al establecer tal escala gradual por toneladas, lo hizo con el pleno conocimiento de que fundaba el Impuesto en la verdadera base de la industria que se trataba de gravar.

La comprobación de la «Carga útil» de un vehículo, aun cuando en el vigente Reglamento de la Patente Nacional no existe fórmula que fije el modo de apreciarla, creemos es de fácil adopción. En efecto; en el vigente Reglamento para la circulación de vehículos de motor mecánico por las vías públicas de España de 16 de junio de 1926, o sea el mismo que fijó la fórmula para apreciar la potencia de los motores hoy vigente para la Patente Nacional, somete a un previo reconocimiento para su circulación a todos los vehículos nuevos (reconocimiento que efectúan los señores Ingenieros Industriales afectos a las Inspecciones Provinciales de Obras Públicas), exigiendo, entre otros documentos, un cuestionario ajustado a modelo en el que se especifican las características del vehículo que se pretende poner en circulación, las que facilita el fabricante del mismo y entre las que se consignan, para los auto-camiones, las de «Tara» o peso en vacío, y su «Carga útil», extremos éstos que, al igual que los demás órganos del vehículo, son escrupulosamente comprobados por el señor Ingeniero-Inspector. Tenemos, pues, que, antes de poner en circulación un nuevo vehículo se ha de someter a una Inspección Técnica del Estado, la que, entre otros, comprende las correspondientes a su tara y capacidad de carga útil, y por consiguiente, con sólo hacer indicación de estos extremos en el permiso de circulación que posteriormente se le expide, la Administración puede (fundada en el informe o dictámen de reco-

nocimiento del vehículo) apreciar a la verdadera base imponible, o sea la capacidad de carga útil.

Además de ello, los señores Ingenieros Inspectores de Tributos, afectos la Delagación de Hacienda de Barcelona, han dando prueba evidente de que, aun cuando el Reglamento de la Patente Nacional no fije fórmula para apreciar la «capacidad de carga útil» de un autocamión, puede éste comprobarse en todo momento, con sólo la aplicación de los recursos técnicos que poseen, como es el peso en vacío o tara, del que se desprende, por mediode las «tablas de curvas» que se han trazado, la capacidad de que es susceptible el vehículo.

Si, como en el preámbulo del R. D. dicho se indica, «no existen razones en que fundar la necesidad de que los auto camiones de mercancías hayan de tributar precisamente con arreglo a la capacidad de carga útil», podría indicársenos qué razones pueden existir para que su base imponible, a efectos del tributo, sea la potencia de su motor? ¿Podría citar, la Comisión que ha informado la reforma que impugnamos, algún caso en que el precio de un transporte de mercancías (utilidad industrial que se grava con los Impuestos refundidos en la Patente) se haya fijado, no por las «toneladas de carga útil» sino por la potencia del motor del vehículo en que se transporta? Evidentemente la tributación por caballos de fuerza o H. P. para los autocamiones es absurda, como lo demuestra el hecho de que haya sido desechada por naciones que, como Alemania e Inglaterra, están sumamente adelantadas teórica y prácticamente en la industria de transportes por medio del vehículo de motor mecánico, en las que se ha adoptado, como definitivo, el sistema de tributación a base de la «Tara o peso en vacío del autocamión».

Y es además injusta, aunque en el nuevo R. D. que impugnamos se diga que se ha creado para subsanar las injusticias a que daba lugar el régimen anterior porque el motor de un automóvil no puede representar en modo alguno la capacidad de carga útil que es susceptible de resistir el vehículo al que va adaptado, como lo demuestra el hecho de que, a igualdad de capacidad de carga, hay gran diversidad de potencia de motores según las marcas de los vehículos. Así resultaría que una camioneta «Ford» de media y una tonelada, según su chasis, que tiene una potencia de motor de 16 H. P., pagaría mucho más que un camión «Rochet-Schneider» cuya potencia de motor es de 13 H. P. y de un arrastre de 3 toneladas; que un Hispano-Suiza de 3 a 4 toneladas y cuyo

motor de 27 H. P.; que un Berliet, de 3 a 4 toneladas y cuyo motor es de 15 H. P., etc., etc. esto aparte del mayor gasto que indudablemente tendrá en carburante, lubricante, etc.

Bajo otro punto de vista la tributación a base de los motores lesiona una serie de derechos adquiridos al amparo del vigente régimen que fine el 31 de diciembre próximo. Son numerosísimos los chassis de automóviles de turismo, que de nuevos, fueron dedicados a pequeñas camionetas de reparto, como son legión los chassis viejos que habiendo sido turismos en principio, fueron dedicados después a pequeñas camionetas. Unas y otras no pueden transportar en su mayoría de veces una carga útil superior a 400 o 500 kilos y en cambio sus motores tienen una potencia casi siempre desproporcionada a dicha capacidad. La transformación ha sido hasta la fecha posible, mientras ha subsistido el régimen racional de pagar la Patente a razón de la carga útil transportada. En lo sucesivo, con el nuevo régimen no podrá hacerse, pero los propietarios de turismos convertidos en camionetas al no poder soportar la nueva tributación se verán obligados a inutilizarlos con la consiguiente pérdida del capital invertido en ellos, así como el perjuicio moral que para las industrias a que se destinaban como complemento, representa la eliminación de tan eficaz elemento.

Expuestos, pues, los defectos que observamos en cuanto a la base imponible de los autocamiones, debemos hacerlo en lo referente a las

BONIFICACIONES O REDUCCIONES

Llantas neumáticas o semimacizas.—Indudablemente, las llantas neumáticas producen infinitamente menos desgaste en el firme, en beneficio considerable del Tesoro al reducir los cuantiosos gastos de construcción y entretenimiento. En cuanto al vehículo de él provistas solamente le proporciona lo que podríamos llamar una ligera comodidad, con la contra de los frecuentes reventones y desgarros que, a más del perjuicio material que le reporta, existe el del posible accidente. Al amparo de la bonificación concedida por el apartado C) del art. 10 del Reglamento, de la Patente Nacional hasta la fecha vigente, la casi totalidad de propietario de autocamión han efectuado el desembolso considerable que supone la sustitución de las llantas macizas de que estaban provistos por las neumáticas o semimacizas, aportando con ello el beneficio directo al Tesoro, antes expuestos, así como el indirecto producido por el mayor consumo de dichas llantas evidentemente de menor duración que las macizas. Debe

tenerse muy en cuenta, pues, que de suprimirse la bonificación dicha por llantas neumáticas o semimacizas, los vehículos especialmente de gran tonelaje, sustituirán las mismas por bandajes macizos consiguiendo con ello una mayor duración y la exclusión de los peligros indicados, bandajes éstos que, al contrario de lo que aduce el preámbulo de la disposición que se comenta, aun cuando sean de gran anchura o gemelos en las ruedas traseras, producen una gravitación sobre la carretera superior en un 50 por 100 a las llantas neumáticas o semimacizas.

Transportes de productos propios.—La bonificación actualmente existente para los vehículos comprendidos en el apartado 2.º del citado artículo 5.º del Reglamento de la Patente Nacional, al contrario de lo expuesto en el preámbulo del tantas veces citado R. D. que comentamos, es perfectamente equitativa y tiene, verdadera razón que la justifique. En efecto, los autocamiones acogidos a tal beneficio no pueden considerarse como «base de industria» y sí únicamente como un auxiliar o elemento indispensable para el desarrollo de la industria a que se le destina. Por el contrario de lo que sucede con los vehículos destinados al «transporte en general», que son los que realmente pueden considerarse como base industrial de las Empresas de Transportes, los que son propiedad y se destinan exclusivamente a una industria, deben tener más bien el carácter dicho de anejo o elemento, entre otros, de la fabricación que los emplea. Esta clase de autocamiones estaban exentos, antes de la creación de la Patente Nacional de Circulación, del Impuesto de Transportes, refundido actualmente en ella, y el legislador al crearla lo tuvo en cuenta muy acertadamente para concederles la bonificación que, en la refundición de impuestos, representaba dicho impuesto de Transportes. En cuanto a las dificultades que en la práctica pueda ofrecer la verdadera determinación de las industrias con derecho a la bonificación dicha, o sea la determinación del concepto «productos propios» a más de estar perfectamente definidas en el vigente Reglamento de la Patente Nacional, lo está por el contenido del apartado B), n.º 8 y 9, del art. 6.º, del texto refundido de 5 de julio de 1920, las que, para una mayor comprensión en evitación de las dudas y reclamaciones a que se alude en dicho R. D. bastaría con reproducirlas exactamente y ampliarlas con las aclaraciones precisas, sin temor alguno a que, como igualmente se dice en el R. D. de 22 de julio último, estos vehículos se utilicen en transportes distintos de los comprendidos en la bonificación, ya que

CORDOBA AUTOMOVILISTA

PIANOLAS AEOLIAN Representación exclusiva - **AUTOPIANOS** Las mejores marcas nacionales y extranjeras

PIANOS Precios de fábrica — Garantía de solidez y duración
— — — Facilidades a plazos — — —

INSTRUMENTOS para BANDA y ORQUESTA -Presupuestos gratis accesorios de todas clases-

Armonios — Gramófonos — Rollos — Discos

Claudio Marcelo, 13 — CORDOBA — (Frente a la Campana)

Viuda de Martínez Rucker

Catálogos gratis—Visite la Exposición

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

PEDRO LOPEZ E HIJOS

BANQUEROS

REPRESENTANTES DE LA COMPAÑIA

ARRENDATARIA DE TABACOS

TELEFONO 1226

CORDOBA

para evitarlo existe, en el mismo Reglamento de la Patente Nacional, las suficientes normas y sanciones y estar siempre sujetos a la eficaz inspección de las autoridades encargadas de ello ya determinadas por los arts. 34 y 39 de dicho hoy vigente Reglamento de la Patente Nacional de Circulación de Automóviles.

Autocamiones de uso en la agricultura.— Si ha de suprimirse la cuota especialmente reducida de que hoy disfrutaban los autocamiones destinados exclusivamente al transporte de los productos cultivados y recogidos en los predios de sus propietarios, se irroga un evidente perjuicio al desarrollo de la agricultura en España por el que tanto interés parece tener el Gobierno de S. M. Precisamente, y al compás de las modernas exigencias, tanto el pequeño agricultor como el que lo es en gran escala, se han visto obligados a sustituir los medios de transporte con motor de sangre por los de tracción mecánica, aquellos a costa del natural sacrificio económico que la adquisición de un autocamión representa, a fin de poder transportar sus productos a los mercados o centros de consumo con la rapidez indispensable y la consiguiente ventaja para la más fácil y provechosa colocación de los mismos. Al suprimírseles, pues, la cuota especial porque hoy tributan, y siguiendo el consejo que parece darles el R. D. que tal supresión intenta, en vez de progresar la agricultura retrocedería considerablemente al emplear para sus indispensables transportes los anticuados vehículos de tracción de sangre, en evidente perjuicio, a más, no sólo para el firme por el que deben circular, sí que también para los grandes centros de consumo, al recibir con enorme retraso los frutos que le son indispensables diariamente y que, actualmente, gracias a los modernos autocamiones, se expenden en ellos a las pocas horas de haber sido recogidos en los respectivos predios.

Por todo lo expuesto, demostrativo de lo perjudicial que para los vehículos destinados al transporte de mercancías representa la modificación tributaria establecida por el R. D. de 22 de julio último, así como la supresión de las reducciones y bonificaciones actualmente en vigor, esta Federación Industrial de Auto-Transportes de Cataluña, al recordar a V. E. que con fecha 16 de junio de 1930, o sea antes de la aparición de dicho R. D., le dirigió telegrama solicitando la suspensión de dicha reforma y que se procediese a la natural información pública a la que desde luego acudiría con todos sus antecedentes y demostraciones teórico-prácticas de que dispone, por tratarse de una industria base de su existencia, ha de insistir

hoy de nuevo en su pretensión, y solicitar la suspensión de la nueva tributación establecida y la apertura de una información pública para resolver en definitiva lo que proceda.

En el caso de que esta suspensión no fuese posible, nos creemos obligados a solicitar, como cosa de estricta justicia, que a los camiones cuya capacidad de carga no excediese de 2.000 kilogramos, y que, además, estuviesen circulando en 1.º de enero de 1931, se le concediera, al igual que se efectuó con los vehículos automóviles de alquiler por R. O. núm. 695 de fecha 21 de diciembre de 1927, el derecho de satisfacer una cuota máxima por Patente Nacional, que en ningún caso pudiera exceder de la que tienen señalada en la actualidad.

La justificación de esta pretensión salta a la vista. Los camiones de menos de 2.000 kilogramos hoy en circulación son los más perjudicados por la nueva tributación, porque en la mayoría de casos la potencia del motor (factor que no se tuvo en cuenta en el momento de su adquisición) es muy superior a la capacidad de carga, y además por la desigualdad que revisten, ya que a igual capacidad la potencia del motor es completamente distinta. Ello aparte de la serie de turismos nuevos y viejos convertidos en camioneta y con cargas aprovechables de 400 a 500 kilos llevan motores de 25, 30 y hasta más caballos.

Los propietarios de todos estos camiones y camionetas los adquirieron y transformaron al estado actual, porque cuando tal hicieron, el factor potencia del motor carecía de todo valor tributario y ni siquiera podían sospechar que algún día lo tuviera, y sólo consideraron la capacidad de carga útil de sus coches, que era el único elemento que servía de base a su tributación.

Querer cambiar esta base tributaria equivale a tanto como no querer respetar derechos debidamente adquiridos y a lesionar intereses que en el momento que se crearon lo fueron bajo un régimen legal, y esto no es justo ni procedente, y el Estado, creado y subsistente precisamente para realizar el derecho como función principal, no puede ni debe consentirlo.

Una industria creada al amparo de un régimen legal, no puede desposeérsela si no es previa indemnización y, por consiguiente, en este caso, que no se pide indemnización, lo menos que puede hacerse es respetar el **stuto-quo** adquirido, y dar a todos estos propietarios de camiones y camionetas a quienes tan grandemente se lesionaría, la seguridad de que no se les cobrará por Patente mayor cantidad de la que actualmente satisfacen.

MOTOCICLETAS

De todos los precios, desde 650 ptas.

Automoto, Douglas, Velocette, Moto-Monte,

Ravat, Francis-Barnett, Royal-Enfield, etc.

VENTAS AL CONTADO Y A PLAZOS

Se desean agentes en algunos pueblos de la provincia

PIDAN DETALLES A

Arturo Méndez Maldonado

Avenida de Canalejas, núm. 9

CORDOBA

Automóviles

Camiones

Hudson-Essex | Sterling

Recambios legítimos de estas marcas



JUAN ADAME HERNANDEZ

REYES CATOLICOS, 7 DUPLICADO

==== CORDOBA ====

Para los que adquieran vehículos a partir de 1.º de enero de 1931, éstos ya saben a qué atenerse en el momento de su adquisición, y para ellos no ha de rezar la excepción que pedimos para los actuales propietarios.

Por todo ello, nos permitimos formular las siguientes

PROPOSICIONES

1.ª Suspensión de la aplicación de la reforma tributaria establecida por R. D. de 22 de julio de 1930, para los autocamiones destinados al transporte de mercancías, con apertura inmediata de la información pública a la que puedan concurrir todos los interesados y las Asociaciones relacionadas con la misma.

2.ª Que se reconozca a los auto-camiones que estuviesen circulando con anterioridad al 1.º de Enero de 1931, y cuya capacidad de carga no exceda de 2.000 kilos, la opción de pagar la Patente Nacional con arreglo a la base tributaria que indica el R. D. de 22 de Julio de 1930 o bien el derecho a satisfacer por dicha Patente una cuota máxima que en ningún caso exceda de la que tienen señalada en la actualidad, y

3.ª Que sean respetadas las bonificaciones a que tienen perfecto derecho, por destinarse

a uso exclusivo y como elemento complementario de una industria, los auto-camiones propiedad de fabricantes e industriales que transporten exclusivamente los productos definidos en el apartado 2.º del art. 5.º del vigente Reglamento de la Patente Nacional; la del apartado C) del art. 10, por llantas neumáticas o semi-macizas así como la tarifa especial porque, con arreglo al apartado B) de dicho art. 10 vienen tributando los auto-camiones propiedad de Agricultores y destinados exclusivamente a los fines agrícolas tan necesitados de verdadera y práctica protección en España.

Dios guarde a V. E. muchos años.

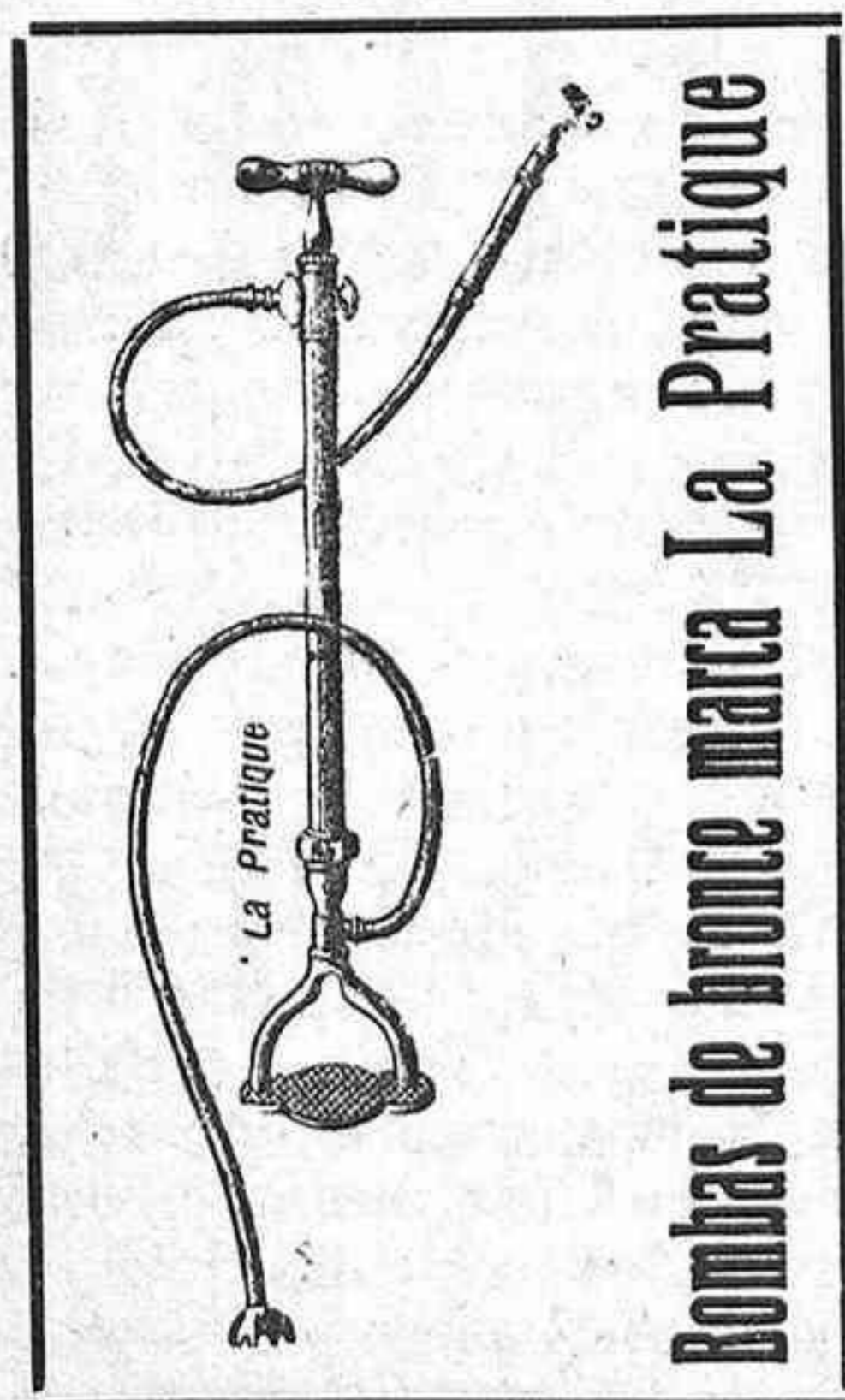
Barcelona, Noviembre de 1930.

Excmo. Sr. Ministro de Hacienda».

—:—

Nos adherimos al anterior escrito, considerando que la nueva fórmula tributaria para los camiones es perjudicial para su propietarios, hasta el extremo, como se afirma en dicha solicitud, de que algunos de éstos tendrán que abonar una exagerada diferencia entre lo que hoy pagan por el concepto de Patente, y de una manera especial los dedicados al transporte de productos agrícolas de sus dueños.

LA CAMPANA



Bombas de bronce marca La Pratique

JOSE MOLLEJA

CORDOBA

Almacenes de ferretería y calzado - Útiles para limpieza de automóviles

Plumeros, esponjas, gamuzas, cepillos, paspartos, líquido para metales

Inmenso surtido en herramientas para garages

Gato, llaves para tuercas, juegos de llaves y de herramientas en estuches, terrajas, alicates, taladros, brocas, engrasadores, caucho para vulcanizar, celuloide, broches, molesquín para cortinas y capotas

Bombas de bronce marca "La Pratique"

para lavado de automóviles, a PESETAS 40

PARA GARAGES Y REVENDEDORES PRECIOS ESPECIALES

Los pueblos con malas carreteras.--Falta de obras.--Escritos al Ministro de Fomento.--Las cantidades consignadas son insuficientes.--Nuestra protesta ante el problema

Procuraremos en esta información, y en otras sucesivas, no herir susceptibilidades dentro de la gran familia que constituye el personal de la Jefatura de Obras Públicas de Córdoba, para el que tenemos el máximo de afectos y respetos, incluyendo, como es lógico, al Ingeniero Jefe, del que formamos exactamente igual concepto que él forma de nosotros, y a quien correspondemos con idénticas consideraciones. Así somos: «ojo por ojo y diente por diente»; o lo que es igual: se nos trata con afecto y así respondemos; y se nos habla de deberes y derechos, y así los pediríamos, cuando llegara el caso.

Y ahora, hechas estas salvedades, vamos a lo que interesa:

La mayoría de los pueblos de Córdoba, sufren malas carreteras. Lo sabíamos hace mucho tiempo, pues de ello nos hemos ocupado en distintas ocasiones. Pero en estos días nos lo han confirmado las infinitas cartas que hemos recibido de los Alcaldes de la provincia, alentándonos para emprender una campaña en este sentido.

Se lamentan todos del abandono de sus carreteras y nos hablan de baches, de obras, de reparaciones, y hasta nos citan algunos los años que hace que no se reparan aquéllas. Se les ha dicho muchas veces, que no había consignación, que no había dinero; pero los Alcaldes, defensores de los intereses de sus administrados, han insistido constantemente, sin resultado práctico. Ahora, en estos momentos de crisis obrera, no se conforman, y piden de nuevo, y se dirigen al Ministro de Fomento, para que se arreglen sus carreteras y sus caminos abandonados, y se dé trabajo a sus obreros, y se les ayude en esta crítica situación.

Quisiéramos reproducir las cartas y las copias de instancias que en estos últimos días han llegado a nuestro poder; pero necesitaríamos para ello numerosas páginas, de las que no disponemos en este número. No obstante, publicamos un extracto de la que recibimos de Puente-Genil, con firmas de gran solvencia moral y material, y que dice así:

«Hace años que Puente-Genil espera ver realizada la ronda de enlace de la carretera de la provincia de Córdoba con Sevilla, obra que ya está estudiada e incluida en el plan general de carreteras del Estado, y que con constancia demanda Puente-Genil señalando su necesidad y la justicia de su petición, por el perjuicio que causa a su erario el tráfico interprovin-

cial. Lo pide correctamente, sin acudir a los tópicos de sus obreros parados, pero parece que Puente-Genil no existe, y nadie se acuerda de este pueblo, colocado en el confín de la provincia, a donde no puede llegarse por carretera sin grave perjuicio y tortura de los automovilistas, por su pésimo estado; mal estado, sin explicación, a pesar de las manifestaciones que constantemente hace la Jefatura de Obras Públicas de la falta de medios con que la dota el Estado para atenderla, pues al frente de ese Centro tenemos personas de buena posición privada, que podrían exponer al Gobierno que no pueden, decorosamente, desempeñar sus cargos por las consignaciones que se dan para carreteras a esta provincia de Córdoba. Este rasgo pudiera tener censura de la superioridad, pero tendrá el aplauso público, la íntima satisfacción del cumplimiento de un deber, y sin duda la estimación del mismo Cuerpo de Ingenieros. Y ahora, cuando esperaba Puente-Genil ver logrado su anhelo, se le dice que, para efectuar la obra de la travesía, tiene que contribuir el Municipio con el 50 por 100 del importe, que se eleva a cerca de 300.000 pesetas, que es como decir que ha de continuar el calvario, ya que el Ayuntamiento no puede disponer de esa cantidad; pero Puente-Genil no ha de silenciar esta determinación, y protestará ante quien deba, en beneficio de sus intereses».

Otro de los escritos que reproducimos a continuación, es el enviado por el Ayuntamiento de Rute al Ministro de Fomento, con cerca de 2.000 firmas de vecinos, y en cuya instancia se expresa claramente la situación de abandono de las carreteras de aquella zona.

Para nosotros, este escrito tiene mayor significación que otros. Primero, porque el señor Ingeniero Jefe de Obras Públicas, don Práxedes M. Cruz, nacido en Rute, conoce perfectamente el estado de aquellas carreteras, y después, porque el Alcalde de dicho pueblo, don Leopoldo Villén Cruz, sobrino carnal de aquél, no ha de exagerar la nota, por suponer que, con ello, pudiera causar a su tío alguna molestia; pero esa suposición queda en absoluto desechada, conociendo, como conocemos, al Alcalde de Rute, señor Villén Cruz, hombre recto e incapaz de decir lo que no fuese verdad.

El referido escrito dice así:

«Excmo. Sr. Ministro de Fomento.

Los que suscriben, figurando en primer lugar el

Alcalde Presidente de este Ayuntamiento de Rute, provincia de Córdoba, tienen el honor de exponer a la consideración de V. E.:

1.º Que siendo en general las carreteras de esta provincia las que se encuentran en peor estado de conservación con respecto al resto de España, dentro de ella no existe ningún pueblo o término municipal que las tenga en el deplorable estado en que están las de Rute, francamente intransitables; y

2.º Que dada la actual crisis de trabajo, cuyas proporciones son de agudísimo conflicto social, porque la realidad del paro forzoso alcanza a la totalidad del censo obrero, en razón a no haber ni una sola aceituna y no poder los propietarios con el agobio económico que representa el alojamiento del censo, máxime cuando los más modestos y los colonos, que son la mayoría, padecen otra honda crisis económica consecuencia de haber tenido que vender el aceite anterior con desastrosa baja, no encontraría el Poder Público ocasión más propicia ni coyuntura más adecuada que el momento presente, para hacer a este pueblo la doble justicia de poner transitables las carreteras de su término y ayudar con ello a solucionar el pavoroso problema de paro forzoso, cada día más agudo.

Por ello

SUPPLICAMOS a V. E. y esperamos de su reconocida rectitud y buen corazón, que adopte las medidas precisas a la habilitación de crédito para reparar estas carreteras y ayudar a la conjuración del conflicto obrero, como es de justicia.

Dios guarde a V. E. muchos años.

Rute para Madrid a 17 de Noviembre de 1930. (Siguen las firmas)».

Esperamos de las gestiones constantes y activas del Gobernador Civil de la provincia, don Graciano Atienza, y de las peticiones hechas por los Alcaldes, que el Gobierno conceda un nuevo crédito para las carreteras de Córdoba, ya que el otorgado últimamente es insuficiente para salir al paso a este gravísimo problema de carreteras y de trabajo.

El encargado por el Gobierno para distribuir el crédito aludido ha sido nuestro admirado amigo el culto ingeniero don Félix Ramírez Doreste, honra del Cuerpo de Ingenieros, que, con su talento, su caballerosidad y su inteligencia, demostrada en muchas ocasiones, supo llegar al sitio que hoy ocupa, y del que no nos extrañaría fuese elevado a otro superior,

ya que es un hombre con méritos sobrados para ocupar todos los cargos, sin recurrir a maniobras ni a favoritismos, que, al fin y al cabo, son descubiertos, y el primer engañado es el interesado.

Ramírez Doreste ha demostrado, en la distribución de este crédito, su gran cariño a Córdoba, pues no en balde sabe el afecto y el respeto con que le distinguen los cordobeses, que no olvidan su paso por la Jefatura de Obras Públicas de Córdoba, durante 14 años, donde dejó una labor admirable y digna de tenerse en cuenta por todos aquellos que sepan apreciar la independencia de una persona que, como don Félix, puso toda su voluntad y entusiasmo al servicio de los intereses de nuestra provincia.

Sabemos que en el reparto de los créditos, hecho de acuerdo con el Gobernador Civil, se ha tenido en cuenta, no sólo el estado de las carreteras, sino el número de obreros parados en los distintos pueblos.

Tenemos noticias de que, de continuar esta situación, se librarán nuevos créditos, para obras públicas, y si la nueva distribución se hace con arreglo al coeficiente de cada provincia, la nuestra no ha de salir muy ventajosa, porque, desgraciadamente, no se ha elevado aquél, ni en época de la dictadura, como se hizo en otras, porque había *veto*, según dijo el señor Conde de Guadalhorce a un asambleísta cordobés, cuando en distintas ocasiones fué a pedirselo. Claro es que el asambleísta y nosotros sabemos en qué consistía el *veto*, y por eso tenemos el temor de que, hasta que no varíen las circunstancias, no se eleve el coeficiente de Córdoba, ajustándose las distribuciones al actual.

Queremos hacer resaltar en esta información lo ocurrido al Gobernador en un viaje oficial que hizo recientemente al pueblo de Priego, donde numerosos vecinos del mismo y de Carcabuey, protestaron ante la primera autoridad de la provincia del estado de abandono en que se halla la carretera de Cabra a Priego, haciéndose difícil y peligrosísimo el tránsito rodado por ella, e indicándole que en algunos kilómetros, como en el 38, se llegó a cortar.

El Gobernador pudo apreciar personalmente la realidad de la denuncia, ya que efectuó el viaje por la citada carretera, y ofreció que, al llegar a Córdoba, hablaría con el Ingeniero Jefe de Obras Públicas, con objeto de que se hiciera un proyecto de reparación para la misma.

Como punto final, por hoy, elevamos nuestra

protesta al señor Ministro de Fomento, esperando que, ya que ocupa la cartera un cordobés, tenga presentes las necesidades de esta provincia, en lo que se refiere a sus carreteras.

Por nuestra parte, dirigimos al nuevo Ministro de Fomento el siguiente telegrama:

«Ministro Fomento.—Madrid.

Constantemente recibimos escritos Alcaldes pueblos esta provincia dándonos cuenta lamentable estable estado carreteras de la misma, calificando algunas deplorables para tránsito indicando varias de ellas hace años no efectúan-se obras reparación conservación. Rogamos Vucencia conceda máximo créditos esta provincia repartidos equitativamente sin preferencias sólo con miras mejoramiento carreteras en aquellas zonas más necesitenlo. Saludámosle respetuosamente.

Francisco Quesada, Director de «Córdoba Automovilista».

AUTOMOVIL "CITROEN"

Se vende un automóvil «CITROEN» tipo Príncipe de Asturias, de 6/8 H. P. tres plazas, recién pintado, neumáticos seminuevos y en perfecto estado de marcha. Informarán en la Redacción de

CORDOBA AUTOMOVILISTA - Claudio Marcelo, 21

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 Noviembre de 1930

Del número 5.019 al 5.061

Don José Linares Baena, vecino de Baena; don Manuel Jiménez González, de Villaharta; don Humberto Padilla Jackson de Córdoba; don Isidoro Rueda Lara, de Monturque; don Antonio Roldán Navajas, de Rute; don Rafael López

Ayllón, de Andújar (Jaén); don Francisco Aguilar Navarro, de Córdoba; don Julián Fernández Blanco, de Pozoblanco; don Francisco Ramírez Luque, de Herrera (Sevilla); don Diego Torres Molina, de Rute; don José Sánchez Arellano, de Monterrubio (Badajoz); don Francisco Martínez Benavides, de Posadas; don Antonio Rosa Velasco, de Ecija (Sevilla); don Francisco Pulido Rodríguez, de Montoro; don Estéban Parra Tapia, de Peñarroya-Pueblonuevo; don José González Sánchez, de Baena; don Antonio García Morales, de La Rambla; don José Peche Ortega, de Lucena; don Alfredo Rey Blanco, de Córdoba; don Antonio Casas Martín, de Palma del Río; don Diego Reyes Dios, de Castro del Río; don Emilio Castro Manzano, de Pozoblanco; don Francisco Gálvez Porras, de Castro del Río; don Juan M. Santaufimia Fernández, de Torrecampo; don Antonio Redondo Muñoz, de Pozoblanco; don Rafael Lopez Jiménez, de Fernán-Núñez; don Manuel Jurado de la Vega, de Córdoba; don Antonio González Jurado, de Hinojosa del Duque; don Juan Z. Galán Pérez, de Villaharta; don Salvador López Galiano, de Bujalance; don José Galisteo Pérez, de Carcabuey; don Francisco Núñez Pérez, de Hornachuelos; don Joaquín Pérez Barranco, de Castro del Río; don Antonio Soria Casanovas, de Ecija (Sevilla); don Juan Moreno Díaz, de Montemayor, don Francisco Adamuz Cabrera, de Bujalance; don José Hurtado Venzalá, de Bujalance; don Francisco Velasco Rodríguez, de Montilla; don Juan Serna López, de Córdoba; don Martín Vega Leal Molina, de Montoro; don Manuel Amo García, de Montilla; don Pedro López Ruiz, de Iznájar, y don Nicolás González Torres, de Córdoba.

LEA USTED

Heraldo del Lunes

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 Noviembre de 1930

Del número 924 al 931

Don Antonio Espinosa Ruiz, vecino de Málaga; don Antonio Toledo Ramírez, de Puente-Genil; don Rafael Luque González, de Córdoba; don Alejandro López Palmero, de Fuente-Obejuna; don Victoriano Molina Torres, de Córdoba; don José Pozo Pérez, de Córdoba; don Augusto Borrachero Guerrero, de Córdoba y don Rafael Rojano Rodríguez, de Córdoba.

CORDOBA AUTOMOVILISTA

DE SOTO

MODELOS DE 6 Y 8 CILINDROS EN LINEA

EL AUTOMOVIL DE MODA

RESISTENCIA - VELOCIDAD - CONFORT



Exclusivos para Andalucía:

Martos Automóvil, S. A.

MARTOS

SUCURSAL:

CORDOBA AUTOMOVIL

CALLE MÁLAGA NUM. 11

CORDOBA

Automóviles **Nash, Whippet y Willys Knight**

Camiones **Reo y Willys**

De mucho interés para las empresas de automóviles de servicio público

El plazo para solicitar los conciertos de transportes

El Boletín Oficial de la provincia, en su número del 18 de Noviembre, publica una Circular de la Administración de Rentas Públicas, indicando a las empresas de automóviles de servicio público con itinerario fijo, que el plazo para solicitar el concierto de transportes para el próximo año, termina en 31 de Enero de 1931.

Dado el interés que este anuncio tiene para las citadas empresas, recomendamos a los con-

cesionarios de esos servicios que, en el citado plazo, presente los escritos correspondientes en la Delegación de Hacienda, pues en caso contrario se les liquidará a razón de 0'10 pesetas por kilómetro del recorrido, con grave perjuicio para los mismos.

Aquellos concesionarios que deseen obtener más datos sobre este asunto, pueden solicitarlos en la Secretaría del «Real Córdoba Automovilista Club».

BOCINAZOS

¡Paf...!

Se ha construido en Alemania un automóvil gigantesco, cuyo automóvil tiene 38'10 metros de largo, 7'62 de ancho y 13'71 de altura.

Las ruedas de este extraordinario vehículo miden 12'19 de circunferencia y la capacidad del mismo es de 150 personas y 200 toneladas de carga.

Este coche, sin duda el mayor del mundo, será empleado para los viajes a través de los desiertos.

¡Paf... paf...!

Cuando veáis un automóvil que rueda con dificultad, pensad que las máquinas, como los hombres y como todos los seres, tienen su edad provectora.

No os riáis, pues, de la máquina vieja; ella prestó su servicio y dió su utilidad el hombre; por ello tiene derecho a ser respetada por éste, como el obrero llegó a la ancianidad.

¡Paf... paf... paf...!

Las carrocerías de casi todos los vehículos, están ahora terminadas a la laca.

No así ocurre con los guardabarros; pues estos son esmaltados. Conviene, pues, recordar a los que limpian coches que no deben usar gasolina para el aseo de los guardabarros, porque la gasolina apaga el brillo del esmalte.

¡Paf... paf... paf... paf...!

Un pinchazo en una rueda, es cosa a la que los automovilistas no suelen dar mucha importancia, como no se suele dar importancia a un pinchazo en un dedo.

Sin embargo, a consecuencia del pinchazo de un dedo puede producirse una infección y a consecuencia del pinchazo en una rueda puede sobrevenir una catástrofe.

No hay mal pequeño, que no pueda trocarse en irreparable si no se es cauto y previsor.

JUAN VIRAJE

LEA VD.

Heraldo del Lunes

que se publica en Córdoba

Un mapa de las carreteras de Cataluña

Hemos recibido un ejemplar del mapa de las carreteras de Cataluña editado recientemente por el «Real Automóvil Club» de aquella región.

Dicho mapa está admirablemente editado, en tela, con lujo, conteniendo interesantísimos datos, kilometraje, indicación de ferrocarriles, cruces, signos y otros muchos detalles prácticos y de gran utilidad para los automovilistas.

Agradecemos el envío, y felicitamos sinceramente al «Real Automóvil Club de Cataluña» por la edición de esta nueva obra.

¿Disminuirá la potencia?

¿Producirá la sensación de "coche nuevo"?

Todo depende del aceite.

Basándonos sobre los resultados obtenidos en recorridos de millares de kilómetros en autódromos a toda velocidad, en malos caminos y en carreteras asfaltadas, y además sobre la experiencia de centenares de miles de automovilistas en el mundo entero, podemos asegurarle que:

Vaciando y llenando regularmente el carter y prestando a su coche el cuidado necesario, Mobiloil puede conservar en su motor la sensación de "coche nuevo" durante 50.000 kilómetros. Además, usando regularmente Mobiloil se consigue de

un 10 a un 30 % más de potencia que con otros aceites.

Mobiloil, el aceite de calidad universalmente escogido, es elaborado por la Vacuum Oil Company, la Compañía más importante y más antigua especializada en lubricantes.

VACUUM OIL COMPANY

Sociedad Anónima Española

Gargoyle



Mobiloil

Para mayor seguridad, compre siempre en latas precintadas y fíjese bien en que el precinto esté Intacto

CORDOBA AUTOMOVILISTA

Relación de los vehículos con motor mecánico matriculados en la provincia de Córdoba durante el mes de Noviembre de 1930

| Núm. | MARCA | NOMBRE Y APELLIDOS DEL PROPIETARIO | DOMICILIO |
|------|------------------------------|---|------------------------------|
| 4700 | A. J. S. (M.) | Don Vladimiro Vovk Khmelevsky | Peñarroya-Pueblonuevo |
| 4701 | Kissel | » Pedro Celestino Romero Santo | Fuente-Obejuna. |
| 4702 | Willys (C) | Electro-Harinera de Santa Eufemia | Santa Eufemia. |
| 4703 | Chevrolet (C) | Don Juan Pantaleón Melgarejo | La Parrilla (P-Pueblonuevo). |
| 4704 | Automoto (M.) | » Rafael de Hoces Olalla | Córdoba |
| 4705 | Peugeot | » Alfredo Rey de Pablo Blanco | Idem |
| 4706 | Dodge Brothers (C) | » Manuel Delgado García | El Viso. |
| 4707 | Chevrolet (C) | » José León Lopera | Palma del Río. |
| 4708 | Ford (C) | » Miguel Toledo Aguilera | Puente-Genil |
| 4709 | Kissel | » Celestino Romero Díaz-Morales | Fuente-Obejuna. |
| 4710 | Ford (C) | » Juan Calderat Soto | Arjona (Jaén). |

En total, se han matriculado 11 vehículos, correspondientes a las siguientes marcas: Chevrolet, 2; Ford, 2; Kissel, 2; y uno a cada una de las marcas, Dodge, Willys, Peugeot, A. J. S. y Automoto.

Cuando se os incendie un coche

Un incendio causado por la combustión de la esencia es asunto sumamente grave.

Por otra parte, la consecuencia inmediata más peligrosa de un incendio es el pánico.

El término medio de las personas tiene un terror tan grande a las llamas que pierden la cabeza.

Se queda estupefacto, inmóvil, mientras su coche se quema.

Hay que echar mano del preventivo más cercano que se tenga.

Por lo menos debiera llevarse en todo coche un pequeño extintor de incendios para casos de emergencia.

Siempre se debe cortar la salida de la esencia del tanque para impedir que se alimenten las llamas.

Generalmente no hay más de 60 gramos en cualquier cámara del flotador, cantidad que no puede durar mucho.

Todas las piezas que rodean al carburador son de metal, por lo que no se dañan fácilmente.

También es conveniente hacer uso del arranque eléctrico para hacer evolucionar al motor.

Con esto se consigue que las llamas sean llevadas al múltiple.

Con mucha frecuencia puede apagarse el fuego si se hace esta operación a tiempo.

La arena es buena, siempre que se disponga de ella; pero nunca se debe echar arena en

el carburador ni otras piezas de la máquina, porque se cae y deja la esencia la que se mete en el mecanismo, produciendo en libertad de seguir quemándose, y también daños incalculables.

El antiguo método de cubrir el fuego con una alfombra o manta es bueno; pero el aparato extintor es mucho mejor.

Finalmente debe tenerse en cuenta la precaución de no echar nunca agua sobre la esencia ardiendo, pues es más pesada que el agua y tiende a propagar las llamas.

LEA USTED

Heraldo del Lunes

que se publica en Córdoba

Suecia tiene 1.800 líneas de ómnibus

Las 1.800 líneas de ómnibus existentes en Suecia, de las que 200 comenzaron a prestar servicio a fines de 1928, sirven no menos de 49.955 kilómetros de caminos. Mediante la combinación establecida entre 72 líneas, un pasajero puede viajar directamente de Karuanda, en el Círculo Artico, en Laponia, a Oestratorp, en el extremo más meridional de la provincia de Scania con sólo dos cortas interrupciones a lo largo de un viaje de 2.230 kilómetros.

Algunas estadísticas norteamericanas

Según «Facts and Figures of the Automobile Industry» (Hechos y Cifras de la Industria del Automóvil), edición 1930, que fué publicado por la Cámara Nacional de Comercio del Automóvil a principios del mes de mayo próximo pasado, los impuestos a los vehículos automotores en los Estados Unidos alcanzaron a un total de 930 millones de dólares durante el año 1929. Hay ahora 5.677.500 vehículos automotores en las granjas de aquel país, según las declaraciones contenidas en dicha revista anual, que se publica cada primavera desde 1919, de transporte automotor. Entre los hechos publicados en este volumen relativos al automovilismo figuran los siguientes:

El 57 por 100 de los automóviles son propiedad de comunidades que tienen menos de 10.000 habitantes.

Cuatro millones setecientos mil obreros dependen para subsistencia de los transportes a motor.

El costo medio de funcionamiento por milla de un coche para cinco pasajeros es de 6,5, ó sea un tercio de centavo de dólar por milla por persona.

El distrito de Columbia tuvo el mayor tanto por ciento de aumento en el registro de coches del año pasado, siendo dicho aumento de 19,7 por 100.

De los coches vendidos en 1929, 2.800.000 reemplazaron a los que quedaron inutilizados y fuera de servicio.

El término medio de la vida de un automóvil, es de seis años y nueve meses.

El Estado de Nevada es el que usa más camiones por población, teniendo un camión por cada 11,6 personas.

Hay 660.000 millas de carreteras pavimentadas en los Estados Unidos.

Dieciséis mil quinientas escuelas rurales consolidadas, tienen en funcionamiento 42.000 ómnibus.

En 1.032 comunidades de los Estados Unidos, con más de 10.000 habitantes, hay servicios locales de ómnibus.

Los productos de un país sin vías de comunicación llegarán siempre tarde a los mercados de consumo.

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.

OFICINAS

Inspección General de Andalucía:

Valeriano Moreno

Delegado General de la Provincia:

Antonio Areales Colinet

Conde de Gondomar, 1

CORDOBA

¿Se transformarán los motores de los camiones?

La gran demanda de camiones y camionetas han obligado a sus fabricantes realizar cierto número de investigaciones para mejorar los motores de los camiones.

Según noticias, que consideramos fidedignas, los motores tendrán un aumento de cilindros, para apartarse del viejo sistema de cuatro cilindros de enorme desplazamiento, construyéndose, en cambio, motores de seis u ocho cilindros que tienen más flexibilidad.

Las condiciones básicas de los camiones es adquirir mayor rapidez, menos coste.

Como los fabricantes están decididos a aumentar más cilindros en los motores, nadie sabe hasta donde llegará este movimiento.

En Nueva York, los fabricantes de coches para pasajeros, elevarán el número de cilindros hasta 16, siendo el término medio de seis u ocho.

Debido al aumento del tráfico entre ciudades, los camiones hacen velocidades mayores que hace diez años, lo que ha sido posible por el aumento de rapidez en el funcionamiento de los motores. Es debido a esta combinación de trabajo fuerte y alta velocidad que el motor de seis cilindros ha sido adoptado a causa de su mayor radio de acción y mayor suavidad en el funcionamiento. Es muy esencial que la velocidad del motor tipo camión sea limitada en alguna forma; puede hacerse esto por medio de reguladores, restringiendo la fuerza del motor y usando proporciones pequeñas de engranajes. Los tres métodos pueden usarse, pero se prefiere el uso de la proporción de engranaje correcta. Claro es, que esto exige un motor de tamaño adecuado, lo cual significa que el motor debe tener la fuerza de torsión necesaria para una buena aceleración y una proporción de engranajes que no produzca una excesiva velocidad del motor. Se da como causa principal del exceso de velocidad de los motores un insuficiente desplazamiento.

En el diseño de un motor de seis cilindros, para trabajo pesado para camiones, la solidez y la seguridad deben anteponerse a toda otra consideración.

La mejora de los motores para camiones y el valor de los cilindros adicionales han sido temas discutidos por varios técnicos.

Uno de ellos ha dicho: «Cada año el tráfico en nuestras carreteras se mueve más rápido y como esto ha venido sucediendo desde que co-

menzó el movimiento de vehículos nadie puede predecir donde o cuando terminará».

«En el terreno de los vehículos comerciales es donde esta tendencia se ha señalado más, siendo la razón principal el enorme desarrollo de camiones entre ciudades. Aunque no se ha calculado cuanto han aumentado en velocidad los vehículos comerciales en año, una comparación de la velocidad a que circulan hoy los camiones, con la que se considera propia para vehículos de la misma capacidad hace sólo seis años, debe ser seguramente impresionante».

«Cuando comparamos los motores de los camiones modernos con los de los modelos anteriores, vemos que el desplazamiento de los pistones no ha aumentado en forma apreciable para los vehículos de las mismas capacidades. Aunque las proporciones de engranaje han sido reducidas hasta cierto punto, no podemos sino llegar a la conclusión de que la mayor parte del aumento en la velocidad de los camiones, se ha conseguido haciendo evolucionar los motores con más rapidez».

Banco Español de Crédito

Capital: 50 millones de pesetas

Domicilio social: Alcalá, núm. 14, Madrid

SUCURSAL DE CÓRDOBA

CLAUDIO MARCELO, 21 Y 23

(EDIFICIO DE SU PROPIEDAD)

Caja de Ahorros

Intereses que se abonan 4 % - Libretas máximum 10.000 pesetas

Sucursales en España y Marruecos

Corresponsales en las principales ciudades del mundo

EXECUCIÓN DE TODA CLASE DE OPERACIONES DE BANCA Y BOLSA

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

Consignaciones a vencimiento fijo

| | | |
|----------------------|-------|---------|
| Un mes | 3 | por 100 |
| Tres meses | 3 1/2 | por 100 |
| Seis meses | 4 | por 100 |
| Un año | 4 1/2 | por 100 |

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

Cajas de Alquiler

con todas las seguridades que la experiencia aconseja

CAMIONES
Dodge Brothers

EL MÁS FUERTE
EL QUE MAS RINDE
EL QUE MAS DURA
EL MAS ECONOMICO

Representante para Córdoba y su provincia:

Manuel García de la Plaza

Gran Capitán, números 27 y 29 : - : CORDOBA

AUTOMOVILES Y CAMIONES

for Economical Transportation



CONCESIONARIOS



para los partidos judiciales
de Lucena, Aguilar, Baena,
Cabra, Priego, Castro del Río
y Rute



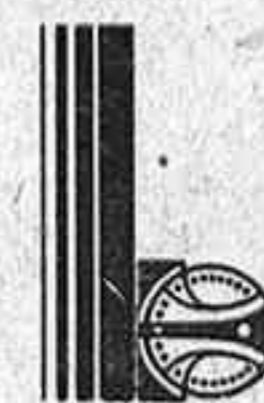
Baltanás y Antrás, S.A.

Garage Español

LUCENA



Gran stock de piezas
legítimas



“CHEVROLET”