



# CÓRDOBA AUTOMOVILISTA

**AGENCIA OFICIAL**

**FORD**

**Garage Montoreño**  
Teléfono 47 - **MONTORO**

¿Quiere dejar su coche nuevo?  
Rectifique su bloque en el  
**GARAGE MONTOREÑO**

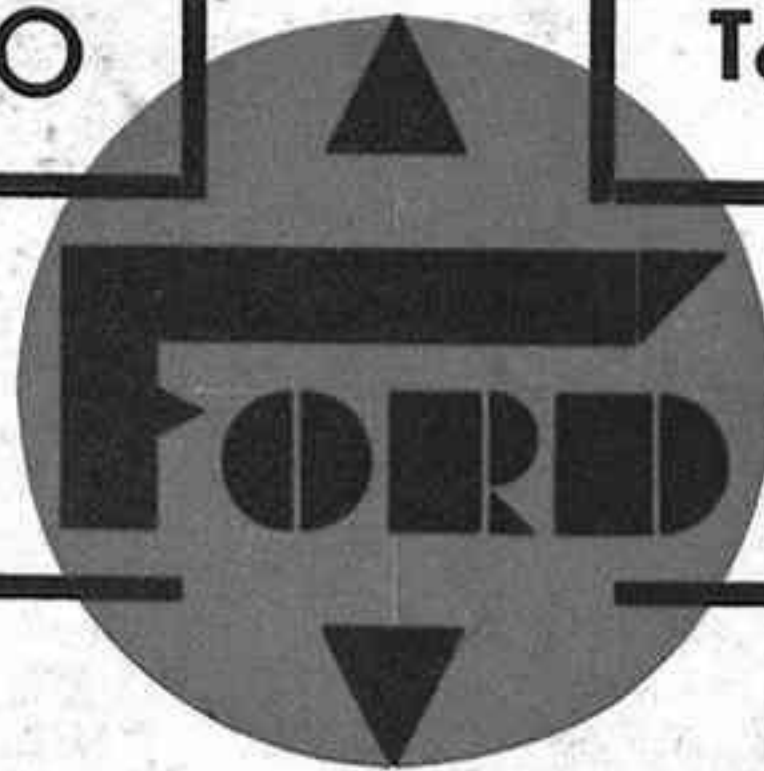
¿Desea adquirir un coche o camión

**FORD**

**último modelo!**

Consulte precios y condiciones de pago al  
concesionario para la provincia:

**José Almagro García**  
Teléfono 164 **LUCENA**



**A G E N C I A O F I C I A L**

**FORD**

**EDUARDO GARCÍA DEL AMO**

**CABRA**

¡Automovilistas! Por cualquier carretera de España que paséis, fijaos  
en los FORD que circulan.

En cualquier pueblo que visitéis, encontráis repuestos legítimos FORD.

# PEDRO LOPEZ E HIJOS

BANQUEROS

REPRESENTANTES DE LA COMPAÑIA

ARRENDATARIA DE TABACOS

TELEFONO 1226

## CORDOBA

---

---

### CARBONELL Y COMPAÑIA S. EN C.

CASA CENTRAL EN CORDOBA (FUNDADA EN 1866)

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

Bodegas de vinos finos de Montilla y los Moriles.

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

COMPRA-VENTA DE CEREALES Y LEGUMBRES

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

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

---

---

## EL MANANTIAL

Vda. de José Laguna Fuentes

Gran depósito directo de todas clases de aguas mi-  
nero medicinales marcas nacionales y extranjeras

— VENTA AL POR MAYOR Y AL DETALL —

Despacho: Calle de Sevilla núm. 9 - Teléfono 1002 - CORDOBA

# CORDOBA AUTOMOVILISTA

Año XIII

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

Núm. 242

Oficinas: Morería, 14, pral.

DIRECTOR: FRANCISCO QUESADA

TELÉFONO NÚM. 1000

1.º DE OCTUBRE DE 1935

## DESIGUALDADES IRRITANTES

Resulta verdaderamente deprimente la facilidad y frecuencia con que los gobernantes hacen caso omiso de los preceptos de la Constitución de la República, sin tener para nada en cuenta que esta es la ley fundamental del Estado, obligatoria para todos los españoles, desde el presidente hasta el último ciudadano, siendo, por tanto, los más directamente obligados a cumplirla y a velar por su cumplimiento los miembros del Poder ejecutivo, o sean los ministros encargados de la gobernación del país.

Con harta frecuencia se olvidan estos postulados elementales y se vulneran impunemente, por desgracia, con notorio perjuicio para el prestigio de los que cometen semejantes desafueros y para los ciudadanos que de este modo arbitrario resultan atropellados en sus legítimos intereses.

En efecto: el artículo 2.º de la Constitución de la República española, de ese Código fundamental del Estado, al que antes nos hemos referido, haciendo resaltar su obligatoriedad omnimoda sin distinciones de rangos, clases sociales

ni jerarquías, dice literalmente lo siguiente: «Todos los españoles son iguales ante la ley». Pues bien, prácticamente, dicha igualdad es una ilusión vana, ya que resulta un mito, conforme demostraremos a continuación.

En virtud de las disposiciones dictadas por los Poderes públicos en 16 de julio, 24 y 29 de agosto últimos, de las que nos hemos ocupado en otros artículos anteriores, se dió un rudo golpe mortal al transporte por carretera, tanto de personas como de mercancías, mediante la imposición, no sólo de una serie de requisitos burocráticos de difícil cumplimiento, sino que también de unos gravámenes tributarios superiores a las posibilidades económicas de dichas industrias, que no podrán soportarlos sin sucumbir. Y mientras se persigue con verdadera saña al transporte mecánico por carretera, fiel representante del progreso y de los adelantos de la técnica, se favorece, en cambio, de una forma abierta y descarada a las Compañías ferroviarias, exponente genuino de lo anticuado y caduco en todos los órdenes.

En la «Gaceta» del día 21 del corriente mes de septiembre se ha publicado un decreto del ministerio de Obras Públicas autorizando a las Compañías de ferrocarriles del Norte de España y de Madrid a Zaragoza y a Alicante para emitir Bonos de Tesorería hasta la suma de 25 millones de pesetas cada una (en total 50 millones de pesetas), cuyos Bonos gozarán de una garantía del Estado, tanto para reintegro del capital, como para pago de sus intereses, y estarán exentos de impuestos presentes y futuros y asimilados a los fondos públicos en cuanto a los efectos de su cotización y pignoración en el Banco de España.

¿Puede darse una desigualdad de trato más irritante? ¿Cabe una prueba más clara de que con manifiesta infracción del artículo 2.º de la Constitución no son iguales ante la ley todos los españoles?

Al transporte mecánico por carretera de personas y mercancías se pretende aniquilarlo, haciéndole la vida imposible y paralelamente se favorece a las Compañías de ferrocarriles, no sólo con disposiciones de carácter legal, encaminadas a que conserven el absurdo monopolio del tráfico que adquirieron cuando no podían tener competidores y que hoy día no es justo ni económico que continúen conservándolo ante el desarrollo y perfeccionamiento de los vehículos dotados de motor de explosión, sino dándoles incluso el medio de poderse hacer rápidamente con cincuenta millones de pesetas, avalados por el Estado en detrimento de la economía del país.

Tales injusticias han de llevar, forzosamente, a la desesperación a un crecido número de españoles que viven del transporte mecánico y que en plazo breve se verán privados de poder ganarse honradamente el pan con el ejercicio de su profesión de transportistas que hasta ahora habían venido desempeñando.

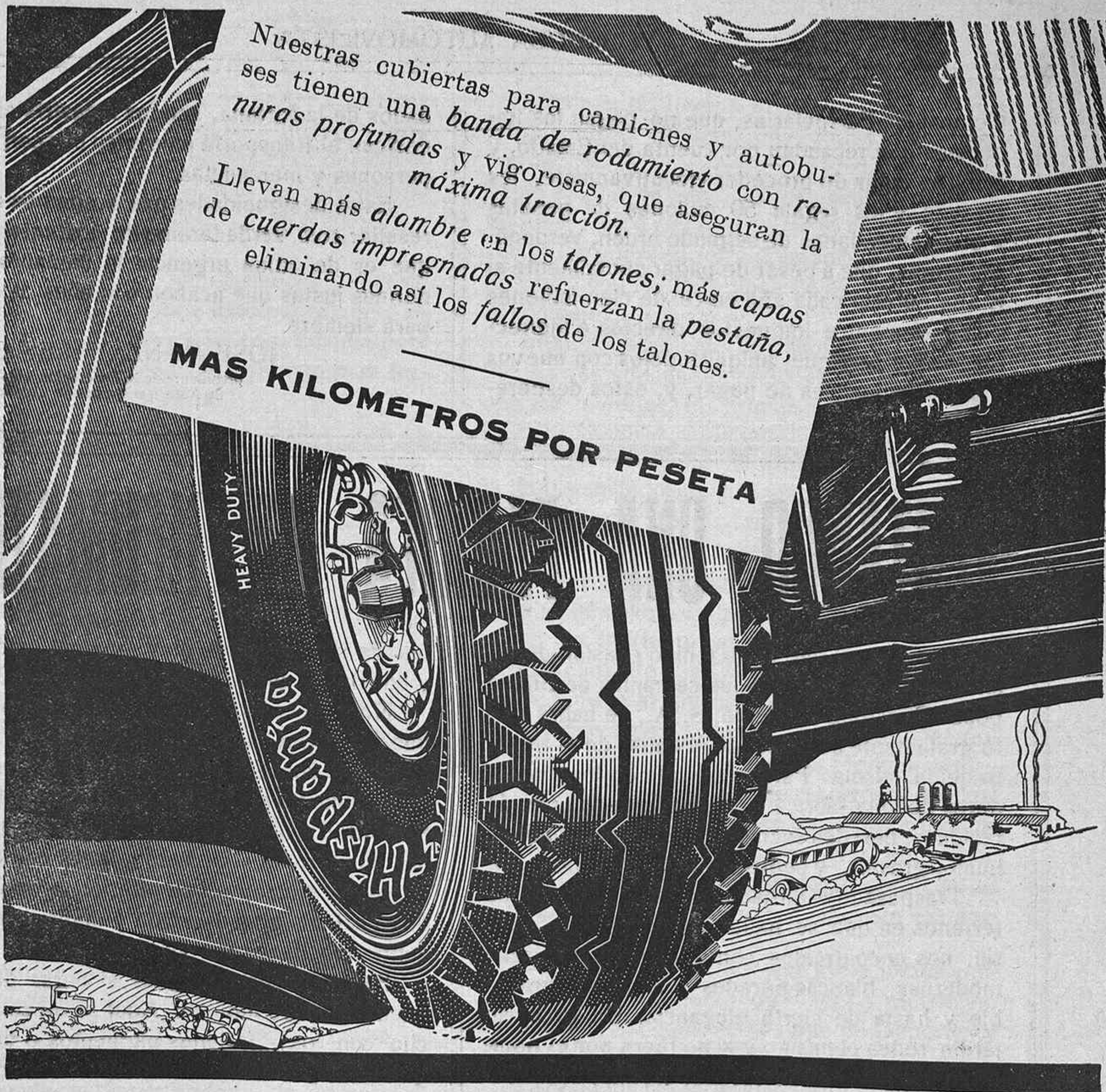
Aún hay más. El transporte mecánico, convertido hoy día en cenicienta arbitrariamente perseguida, tributa al Estado anualmente por impuestos directos unos 25 millones de pesetas, y si se suman los impuestos indirectos que también satisface, como son los gravámenes fiscales que pesan sobre las gasolinas y lubricantes, resulta que satisface al Erario público alrededor

de los cien millones de pesetas cada año, y, en cambio, las Compañías de ferrocarriles sólo tributan como Sociedades anónimas por utilidades, y como de sus balances no se desprenden beneficios, sólo pagan el tanto por mil previsto por la ley para estos casos.

Y por si fuese poco lo acabado de expresar, hemos de formular la siguiente pregunta: ¿Las Compañías de ferrocarriles del Norte y de Madrid a Zaragoza y a Alicante están al corriente en el pago del impuesto de transportes, timbre y utilidades desde primeros de año hasta la fecha presente? Mucho nos gustaría se nos contestase concretamente y con datos exactos a esta pregunta, ya que según noticias que hasta nosotros han llegado, dichas Empresas están adeudando al Estado bastantes millones de pesetas por los expresados conceptos.

La misma pregunta tendríamos que hacer, y, por tanto, la damos por formulada respecto de las primas del seguro obligatorio de pasajeros que perciben las Compañías al despachar los billetes, ya que también tenemos noticias de que por dichos conceptos tanto Norte como Madrid a Zaragoza y a Alicante también están debiendo unos cuantos millones de pesetas, hasta el extremo de que ha habido algún miembro del Consejo del Seguro obligatorio que ha protestado de tales atrasos, y a pesar de constar en acta semejante protesta legal y justa, no se ha tomada ninguna medida para que las Empresas aludidas se pongan al corriente de pago en cuanto a sus atrasos con la Hacienda pública y con el Seguro obligatorio. En cambio, en cuanto un transportista deja de pagar alguna de las gabelas e impuestos que sobre él pesan, se le embarga, sella y se le ocupa el mísero camión o automóvil con el que a duras penas se ganaba la vida, e incluso en virtud de la nueva legislación, los transportistas deberán liquidar dichos tributos agobiadores por trimestres adelantados.

Es evidente, pues, que la igualdad ante la ley de todos los españoles preceptuada por el artículo 2.º de la Constitución de la República, no existe de hecho, siendo letra muerta dicho precepto constitucional, ya que existen en nuestra patria unos seres privilegiados, que son las



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

**MAS KILOMETROS POR PESETA**



**La Marca de Calidad**

# 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. Claris, 92. Teléfonos 80123-24  
 SEVILLA. San Pablo, 35-41. Teléfono 26332  
 VALENCIA. Colón, 15. Teléfono 10567  
 CORUÑA. Juana de Vega, 56-60. Teléfono 2940

**DEPOSITO:**

MURCIA. Plaza Belluga, 3. Teléfono 1123

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

Compañías Ferroviarias, que no pagan los impuestos que recaudan por cuenta del Estado, y éste, en lugar de proceder ejecutivamente, les protege y les regala 50 millones de pesetas y otros ciudadanos de segundo orden, verdaderos parias, que a pesar de pagar puntalmente al Erario público cada año cerca de cien millones de pesetas entre impuestos directos e indirectos, se les persigue, aniquilándolos con nuevos tributos imposibles de pagar, y, estos deshere-

dados de la fortuna, son los industriales que se dedican al transporte mecánico por carretera de personas y mercancías.

Estas desigualdades que acabamos de hacer resaltar son verdaderamente irritantes, por lo que es de suma urgencia la implantación de normas justas que acaben con ellas de una vez para siempre.

JOSE MANZANARES BARO

presidente de la Federación Industrial de Auto-transportes de Cataluña.

## VISITANDO UNA FABRICA DE NEUMATICOS

Todo aquel que haya tenido ocasión de visitar la factoría que en las cercanías de Bilbao posee Firestone-Hispania, S. A., se habrá visto gratamente sorprendido al entrar en el recinto de la misma. Parece ser que en los alrededores de toda fábrica ha de haber montones de residuos, paredes sucias, olores desagradables, humo, grasa..., y aquí sucede todo lo contrario.

Tras pasado el airoso cierre que circunda los terrenos en que se halla enclavada esta factoría, nos encontramos con un edificio de trazas modernas, blancas paredes y aspecto agradable y hasta de cierta elegancia. Un gracioso jardín rodea el mismo y si no fuera por el nombre que se lee en su fachada frontal, nadie supondría lo que en realidad es.

Entramos en el interior de la fábrica para comenzar a verla y lo hacemos—cosa rara—por lo que parece el final, pero que precisamente es donde empieza la fabricación, que sigue toda ella un proceso continuo sin retroceso alguno.

Lo primero que vemos es el almacén de primeras materias, en cuyo lugar se depositan grandes cantidades de caucho, tejidos y demás productos que entran en la fabricación de los neumáticos, todos ellos debidamente clasificados. Junto a este almacén se halla la famosa máquina que impregna en caucho líquido el tejido que ha de formar el armazón de las cubier-

tas. Es una máquina muy original, proyectada y construída por los ingenieros de la Casa.

No es necesario resaltar aquí la importancia que tiene, pues todo el mundo conoce el gran valor que concede a las cubiertas Firestone el procedimiento patentado llamado Gum-Dipping. Por virtud del mismo se aíslan todas las cuerdas que forman el armazón de las cubiertas, lo que evita el calor en su interior, proporcionándoles así una gran duración y mayor resistencia contra pinchazos y reventones.

Pasamos seguidamente al lugar donde se encuentran los molinos. Aquí se mezcla el caucho con los diferentes pigmentos o productos químicos y llama la atención la escrupulosa exactitud con que se toman las cantidades que han de entrar en cada composición.

Después de la máquina de impregnación y de los molinos o mezcladores de caucho, aparece la calandra que sirve para aplicar al tejido ya impregnado, una capa de goma fina por sus dos caras. Estas capas protegen luego a las telas de la fricción y aumentan la fortaleza de la cubierta.

Ahora, puede decirse, entramos ya en la verdadera fabricación de los neumáticos, pues lo anteriormente visto eran más bien labores de preparación de las primeras materias.

Pero es tal la cantidad y variedad de máquinas y aparatos que se nos presentan a la vista,

que ante el temor de luego no poder hacer una descripción precisa de ninguno y para seguir mejor la marcha de la fabricación, decidimos tomar únicamente especial nota de aquellas máquinas de mayor importancia y de ellas vamos a hablar a continuación:

El tejido, una vez impregnado y calandrado, pasa a la tijera, donde automáticamente es cortado al sesgo y a un ancho conveniente para darle más tensión, quedando ya listo para formar el cuerpo de la cubierta.

Estos trozos de tejido así cortados, son las capas de la cubierta, las cuales se colocan unas sobre otras en una máquina inventada por Firestone, aplicándose también en la misma los talones y la banda de rodamiento, con lo que queda formado el armazón de la cubierta.

El armazón se traslada luego a la máquina de ensanchar y dar forma a las cubiertas, introduciéndose seguidamente, de una manera automática, en el interior de la cubierta, los llamados «sacos de aire» que son de goma, y queda ya preparada para su curado en los moldes.

Los modernos moldes de vapor Firestone se abren y se cierran automáticamente por medio de unos pistones colocados en su parte superior; unos termostatos aseguran el más exacto control de la temperatura y el encendido de unas luces de colores indica la marcha de la operación. Por efecto del calor, garantizado por el vapor y debido a los productos químicos que han sido mezclados con la goma, se realiza el vulcanizado del caucho. Al vulcanizarse la cubierta durante un cierto período de tiempo, el calor transforma la composición en una goma viva, dura y de larga duración. Al mismo tiempo, una formidable presión ejercida en el interior del saco de aire, comprime la capa de goma contra el diseño de la banda de rodamiento que lleva el molde, formándose de esta manera el dibujo eficiente y científicamente antideslizante de la misma.

Cuando la cubierta ha sido vulcanizada y sacada de molde, se coloca en una máquina, donde es forzada hasta abrirse y permitir la extracción del saco de aire de su interior, quedando con esto terminada la construcción en sí, de la cubierta.

Como antes hemos advertido, pasamos por alto un sin fin de máquinas, todas ellas sumamente ingeniosas y algunas de bastante interés, como son las de engomar los alambres para los talones, las de pegar y cortar el cojín, la de insertar los laterales, etc. Tampoco vamos a detenernos con las máquinas de hacer y moldear las cámaras.

Intencionadamente hemos dejado para el final las dos últimas operaciones que se realizan con las cubiertas. En primer lugar, un operario experto examina e inspecciona la cubierta por si hubiera habido alguna imperfección, la lava y la limpia cuidadosamente y aplicaca el distintivo de *La Marca de Calidad*. A continuación es llevada a la máquina de envolver, pero antes se la examina otra vez con toda minuciosidad, y acto seguido se coloca en la máquina que la envuelve en un fuerte papel, se le pega la etiqueta correspondiente y la *Obra Maestra de los Neumáticos* pasa al almacén de productos terminados, donde todas las cubiertas se agrupan por medidas, para poder expedirlas rápidamente.

Ya hemos terminado de recorrer la fábrica, pero en el mismo edificio se encuentran todavía el laboratorio, las oficinas y otras dependencias, todas ellas instaladas de acuerdo con las normas más modernas y con un gusto extraordinario.

Y aún nos quedan por ver los edificios anejos: central de fuerza de vapor y eléctricas, comedores, así como el campo de Deportes y el Club recientemente inaugurados.

Esperamos haber interesado a nuestros lectores con esta pequeña descripción de una fábrica que es orgullo de la industria nacional.

FIRESTONIANO

---

## SE VENDE

### Citroen 5 H. P.

dos plazas, en magnífico estado, a toda prueba. Para verlo y tratar Francisco Muñoz, Chófer de los señores Fenández-Jiménez. Carbonell y Morand, número 1. Córdoba.

# En legítima defensa del transporte por carretera

Ha llegado ya el momento en que los industriales del transporte mecánico no pueden permanecer callados ni inactivos ante los golpes verdaderamente mortales que el poder público está asestando a esta industria, amenazándola en forma tan directa e irresistible que es necesario activar con la mayor diligencia y actividad la defensa de la misma, ya que, de no hacerlo así, se dará en España el espectáculo vergonzoso de la desaparición de los transportes por carretera de personas y de mercancías como consecuencia de medidas legislativas arbitrarias dictadas con premeditación para hacerle la vida imposible.

Se ve con claridad meridiana la persecución innegable de que está siendo objeto el transporte mecánico por parte del legislador mediante la simple lectura de las siguientes disposiciones legales recientemente dictadas: decreto de 16 de julio del corriente año, orden de 24 de agosto último y decreto de 29 del propio mes de agosto próximo pasado.

La orden del 24 de agosto del año en curso, es el cumplimiento o desarrollo de lo precep-

tuado por el artículo 5.º del decreto de 16 de julio último, por el que se facultó a los ingenieros jefes de Obras Públicas para que puedan conceder permisos de excursiones por coche completo y suspendiendo los servicios llamados de alquiler que autoriza el decreto de 20 de mayo de 1931.

En virtud de dicha orden de 24 de agosto, los servicios de alquiler por coche completo habrán de efectuarse mediante autorización que habrá de concederse para cada viaje. Estos servicios estarán gravados con una tasa de un céntimo por asiento y kilómetro y además deberán satisfacer el impuesto de transportes a razón de dos céntimos por asiento y kilómetro.

La propia disposición legal de que nos estamos ocupando obliga a los vehículos que efectúan estos servicios de alquiler por coche completo a que lleven un libro de ruta sellado por la Jefatura de Obras públicas correspondiente en el que se anotarán todos los viajes de este carácter que efectúe el carruaje, y establece como sanción para los automóviles que realicen estos servicios sin la debida autorización el pre-

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



cintado del carruaje más una multa de quinientas pesetas.

La finalidad de esta disposición legal es clarísima: gravar desmesuradamente los servicios de alquiler por coche completo con el fin de que éstos resulten caros y no puedan utilizarse, a cuyo objeto establece también la serie de requisitos a que nos hemos referido antes, que constituyen otras tantas dificultades para la práctica y desarrollo de dichos servicios.

Los poderes públicos llevan a cabo esta verdadera persecución de los transportes por carretera de personas dictando disposiciones legales verdaderamente prohibitivas porque abrigan la creencia errónea de que de esta manera protegen el tráfico ferroviario, lo cual constituye un error gravísimo, ya que las masas de turistas que transportan los automóviles que se dedican a efectuar los servicios de alquiler por coche completo, jamás efectuarían en tren los viajes que realizan en autocar, ya que el tren no permite la confección de itinerarios de especial interés turístico con la facilidad que permiten el automóvil, ni puede el ferrocarril, dado el horario fijo de estos servicios, acoplar éstos a la conveniencia de los turistas que han de efectuar un recorrido determinado en el limitado marco de tiempo de uno o dos días de fiesta, único parén-

tesis de holganza en sus ocupaciones habituales que pueden destinar a viajar; o en los escasos días de las vacaciones autorizadas de que disfrutan los que buscan esparcimiento y descanso en viajes que llevan a cabo los vehículos que se dedican a estos servicios de excursiones o alquiler por coche completo.

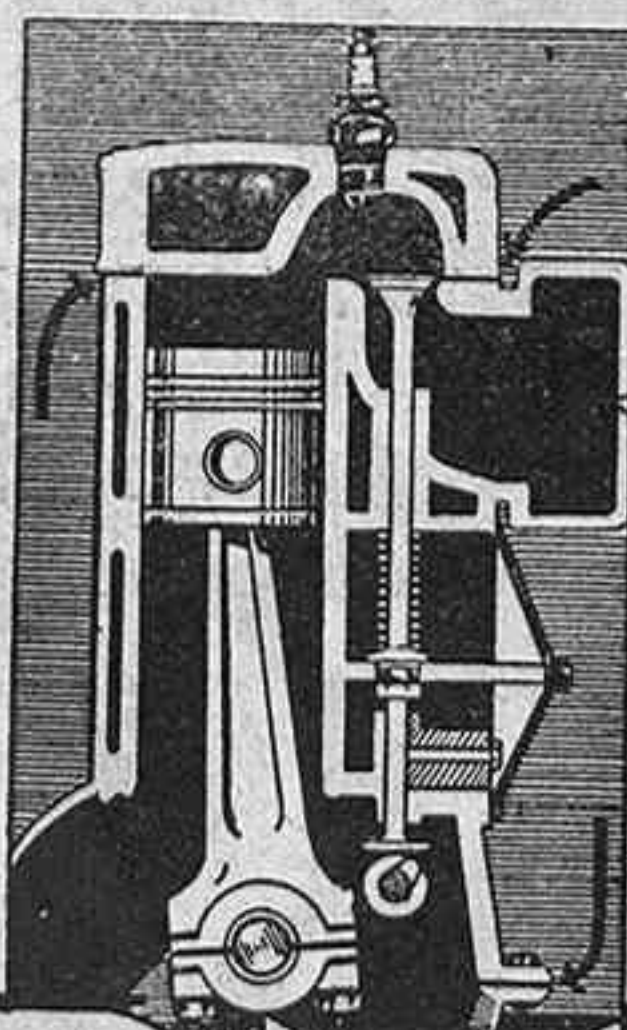
Resumiendo: el legislador está perjudicando a esta modalidad de la industria de transporte por carretera de personas en virtud de los gravámenes y dificultades que ha creado en perjuicio de la misma, sin beneficio alguno para el tráfico ferroviario ni para nadie, como no sea para los esbirros encargados de hacer cumplir tan absurda legislación.

Debe, además, hacerse notar que las tasas creadas como gravamen tributario sobre los servicios de alquiler por coche completo, a que venimos refiriéndonos, son ilegales, por tratarse de tributos que no han sido votados por las Cortes y porque el artículo 15 de la Constitución de la República española preceptúa taxativamente que «nadie estará obligado a pagar contribución que no esté votada por las Cortes o por las corporaciones legalmente autorizadas para imponerla».

A tenor de lo preceptuado por la Constitución de la República, que es la ley fundamental

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

del Estado, sólo es legal el pago, por haberse convalidado por las Cortes, de los siguientes tributos referentes a los transportes mecánicos:

- a) Patente nacional de circulación de automóviles.
- b) Aumento sobre el precio de gasolinas y lubricantes.
- c) Impuestos de transportes por vías terrestres.
- d) Impuestos complementarios de transportes, sin que legalmente pueda considerarse incluida, en ninguno de estos epígrafes acabados de enumerar, la tasa impuesta por la orden de 24 de agosto último a los servicios de alquiler por coche completo.

Lo acabado de exponer demuestra que para dificultar el desarrollo del transporte mecánico

el poder público, en estos momentos, no repara en nada, ni siquiera en el cumplimiento de la ley, de la que prescinde, siendo el primero obligado en cumplirla.

Por estas razones es necesario que los industriales del transporte mecánico, si no quieren sucumbir, exterioricen su protesta ejercitando incluso los derechos que les concede, como ciudadanos, el artículo 35 de la Constitución de la República para poderse dirigir al poder ejecutivo de la nación, representado por el Gobierno, y al poder legislativo, representado por las Cortes, en demanda de justicia para que cesen los atropellos de que están siendo objeto, y, en caso de no ser escuchados, por pesar más en la balanza la presión de las Compañías ferroviarias, estudiar y llevar a cabo con la mayor dis-

Velocidad

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

**BAKOIL**

LUBRICANTE MUNDIAL

CENTRAL PARA ESPAÑA  
MURCIA  
AVANZADO 76. TELEFONO 2131

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

ciplina y energía, en plazo breve, una actuación de conjunto tan vigorosa como reclaman las circunstancias para demostrar a quien corresponda y al país entero que el transporte mecánico representa un interesante, a la par que importante sector de la economía nacional, con el que hay que tener las debidas consideraciones por no estar dispuesto a dejarse atropellar impunemente.

El doctor Julián de Cabo, especialista en Diabetes y Nutrición, tiene el honor de ofrecer a usted su nuevo domicilio y consulta, en Sevilla, 16, 1.º -

---

## A LAS ENTIDADES DEL TRANSPORTE MECANICO DE ESPAÑA

Hasta el momento presente, los trasportistas hemos soportado con pasividad innegable los diversos tributos directos e indirectos con que los Gobiernos de todos los regímenes y matices políticos han ido gravando nuestra industria y dificultando su desarrollo.

Pero con la promulgación de los Decretos de 16 de julio y de 29 de agosto del corriente año, y la Orden de 24 del propio mes de agosto último, ha quedado colmada la medida de nuestra paciencia, y no podemos permanecer callados ni inactivos un instante más.

Es necesario agotar todos los medios legales para defendernos en la guerra sin cuartel que se nos ha declarado. Desde el ejercicio del derecho de petición que concede a los ciudadanos el artículo 35 de la Constitución de la República Española, hasta recurrir al Tribunal de Garantías Constitucionales, ya que los Decretos y Orden a que antes nos hemos referido vulneran el artículo 115 de la Ley fundamental del Estado. al imponer a los trasportistas, tanto de personas como de mercancías, el pago de impuestos que no han sido votados por las Cortes.

Los Poderes Públicos, para defender el negocio de las Compañías de Ferrocarriles, han considerado que lo más práctico sería atacar a fondo al transporte por carretera, asfixiándolo con impuestos que no puede satisfacer. Con

esta finalidad se dictaron las disposiciones legales a que antes nos hemos referido, y que deberán derogarse, puesto que de exigirse su cumplimiento, de hecho desaparecería el transporte mecánico de las carreteras de España, lo cual, además de significar un rudo golpe para la economía nacional, sería bochornoso, pues daría la sensación de que en nuestra patria es objeto de persecución todo lo que signifique adelanto y progreso.

Dificultar el desarrollo de la industria del transporte mecánico y condenar a su desaparición, o, sin llegar a tanto, a que se ejercite en forma lánguida y esporádica, representa decretar el aislamiento de la mayoría de los pueblos de España, que carecen de ferrocarril, y que, gracias al transporte mecánico, pueden comunicarse rápidamente con el resto de la Península y ponerse en contacto con los centros consumidores de sus productos.

La muerte del transporte mecánico sería funesta para la economía de la nación, puesto que se anquilaría la distribución y circulación de la riqueza en territorio nacional, y ello repercutiría en forma contundente en todas las esferas y sectores de la vida del país.

Hace cincuenta años, el ferrocarril era suficiente para llenar las necesidades del transporte en la Península Ibérica; hoy día, debido a las exigencias imperiosas de la vida moderna, al

desarrollo de las industrias y de la agricultura y al notable crecimiento de la población, los ferrocarriles, que en su organización y expansión han progresado muy poco, resultan un medio raquítico e insuficiente para cubrir las necesidades de desplazamientos de personas y mercancías a largas distancias, como lo demuestra que para unos 500.000 kilómetros cuadrados de superficie total de España existen 16.000 kilómetros de vía férrea y 40.000 kilómetros de carreteras.

Por estas razones es evidente que hacer imposible la vida al transporte mecánico es anti-económico, contrario a los principios fundamentales de la equidad y antisocial, ya que significa sumir en la miseria a millones de ciudadanos y a sus familias que viven de esta industria que se pretende arruinar, mientras se anuncia un nuevo empréstito de cincuenta millones de pesetas—que hemos de pagar todos los españoles—para repartirlos entre las principales Compañías ferroviarias.

Conformes con que se estudie un plan nacional de coordinación entre el ferrocarril y el transporte por carretera, pero no con que se adopte la solución simplista y arbitraria de suprimir este último, aplastándolo materialmente con tributos de toda índole para que el tráfico ferroviario no tenga competidor.

Abunda en este acerto el hecho de que los legítimos representantes del transporte mecánico, constantemente, desde hace más de dos años, están pidiendo al Ministerio de Obras Públicas se decrete la Colegiación obligatoria de los transportistas para poder intervenir oficialmente en la cuestión de la coordinación del ferrocarril y de los transportes por carretera, para que ésta se haga oyendo nuestra voz y conociendo nuestras necesidades y aspiraciones.

Ha llegado el momento en el que todos los industriales transportistas de España, unidos como un solo hombre y con una disciplina férrea, deben hacerse oír, con el fin de que los Poderes públicos deroguen las disposiciones recientemente promulgadas, que significan nuestra ruina y el aniquilamiento de nuestras industrias.

Nuestra actitud enérgica es legítima, porque

defendemos el medio honrado de que nos valemos para ganarnos la vida, al propio tiempo que desplazando riqueza de un lugar a otro contribuimos patrióticamente al engrandecimiento de España y de la República.

Por los motivos expuestos se convoca a todas las entidades de transportistas de España a una Asamblea magna, que tendrá lugar en Zaragoza posiblemente, o en el lugar que el **Comité Nacional de Entidades de Auto-Transporte** señale, en la que se debatirán estas cuestiones, de vital interés para todos nosotros, y se aprobarán las oportunas conclusiones, que, en defensa de nuestros legítimos intereses, deberán elevarse al Gobierno de la República.

¡Entidades de transportistas de España entera, concurrid a la Asamblea de Zaragoza! ¡No desmayéis, y adelante!

*Comité Nacional de Entidades de Auto-transporte.—Victor Vázquez, José Manzanarez, Eustaquio Castañares, Nicolás Alcalá Espinosa y Julio Tomás de Rementería.*

---



---

## El VII Salón de Barcelona

Como en todas las Exposiciones que se han venido celebrando en Barcelona, América es la que aporta mayor número de marcas y es la que mayor extensión ocupará en el VII Salón.

De las setenta y cinco marcas de coches y de camiones que se exhibirán en lujosos «stads» América del Norte acude con veinticuatro, casi la tercera parte.

Entre las inscripciones recibidas, figuran, «Ford», «Chevrolet», «Fargo», «G. M. C.», «Dodge», «Reo», «Hudson», «Autoplano», «Graham», «Packerd», «Reo», «Hudson», «Lafayette», «Autoplano», «Graham», «Packerd», «Nash», «La Salle», «Oldsmobile», «Cadillac», «Pontiac», «Internacional», «Federal» y «Stewart».

Como dato curioso, podemos decir que entre la General Motors Península, y la Ford Ibérica ocuparán, en ambos palacios, una extensión que se aproxima a los dos mil metros cuadrados, y que, por lo regular, todas las demás marcas ocupan igualmente grandes espacios.

# A los usuarios de camiones y propietarios en general de vehículos del transporte por carreteras con motor mecánico

## Ante el decreto de 31 de agosto

Desgraciado para el transporte por carreteras en tracción mecánica se presenta el segundo semestre del año en curso. Por Decreto de 17 de Julio del Ministerio de Obras Públicas se le ataca y conmina con nuevas multas, por otros decretos sucesivos se dictan nuevas normas y por último, por *el de 31 de Agosto* de la Presidencia del Consejo de Ministros, cuyo preámbulo dice que para evitar la crisis actual de los Ferrocarriles, motivada por la competencia del transporte mecánico por carreteras, hay que ir a un régimen fiscal, tributación mayor y al sistema de AUTORIZACIONES, etc., etc., nos quedamos asombrados...

Es bochornoso que los Poderes constituidos de la nación pongan cortapisas al progreso, que es lo que significa el transporte por carreteras con vehículos de motor mecánico, y para remediar a una EMPRESA particular como los ferrocarriles se esté continuamente dictando órdenes con el único fin de llegar, bajo persecución, al exterminio del transporte.

¿Puede cumplir España la misión del transporte solamente con el anticuado medio de los ferrocarriles? ¿Qué garantías merecen los productos en manos de estas empresas? ¿Qué haría el Gobierno si se viera la nación envuelta en otra alteración como la de Octubre y los usuarios del automóvil se negaran a facilitar sus vehículos? ¿Quedaría perjudicado el Tesoro público al ser baja en la industria todo el transporte mecánico por carreteras de España? ¡El Comercio, la Agricultura, la Industria, serían, como siempre, los paganos de todo ello!

Los ferrocarriles y otros sectores que viven a su amparo no cejan en coaccionar a los titulares de los Ministerios, e incluso al Presidente del Consejo de Ministros, con el único fin de ser solos en transportes y con la satánica mira de llegar ellos a un régimen de EXCLUSIVAS que los españoles no estamos dispuestos a consentir.

Esto no es un reto, es poner la verdad de manifiesto, pues si los ferrocarriles constituyen

una agrupación nacional e independiente del Estado, no tienen derecho a querer hacer lo que el «Elefante»: llevar la fuerza en la trompa y destruir todo cuanto se le antoje. La industria del transporte mecánico por carreteras en general, hoy agobiada por tantos tributos e impuestos y continuamente desorientada con tantas normas a seguir para su desarrollo, como industria nacional, explotada por españoles, ciudadanos y fieles contribuyentes, debe ser respetada, atendida y protegida por los Altos Poderes constituidos de la nación, pues, siempre dispuesta a servir al régimen, es menospreciada continuamente y no se le corresponde en sus legítimas aspiraciones de tener representación consultiva mediante la creación del Colegio Nacional de Autotransportes y pago de todos los créditos pendientes de cobro por los servicios prestados en Octubre de 1934 próximo pasado.

El progreso es el triunfo de la vida y signo que representa el más allá de todo nuevo invento, cuyo lema es ¡«Adelante, que vencerás!»! Si al progreso se le hace oposición, no tiene, a nuestro modesto juicio, razón de ser, pues no en otros medios de transporte se va contra él, porque, de ser así, no hubieran triunfado los transportes fluviales, aéreos, etc.

Nosotros nos rendimos a la evidencia, porque así lo imponen los tiempos; y si los ferrocarriles piensan que por el Decreto de 31 de Agosto han de llegar a paralizar el transporte por carreteras o conseguir el régimen de exclusivas que pretenden, se equivocan, pues todos los TRANSPORTISTAS, tanto de mercancías propias como ajenas, han de acudir al seno de nuestra Asociación, como un solo hombre, para la máxima defensa de sus intereses.

---

Lea Vd. CORDOBA AUTOMOVILISTA

**CORDOBA AUTOMOVILISTA**

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

Núm.	MARCA	NOMBRE Y APELLIDOS DEL PROPIETARIO	DOMICILIO
5653	Ford (C) .....	Don José Cantero Bergillos .....	Córdoba
5654	Chevrolet (C) .....	» Angel Sicilia Molina .....	Carcabuey
5655	Ford (C) .....	» José Abela Fenoll .....	Andújar (Jaén)
5656	G. M. C. (C) .....	» Manuel García Murillo .....	Córdoba
5657	Ford .....	» Manuel V. Parras y Parras .....	Torre del Campo
5658	Dodge (C) .....	Sres. García, Cabrera y Compañía .....	Pozoblanco
5659	Ford .....	Don Pablo Expósito Barragán .....	Córdoba
5660	Peugeot .....	» Miguel Campos Herruzo .....	Idem
5661	Skoda .....	» José Luis de la Torre .....	Idem
5662	Ford .....	» Angel Valverde Molina .....	Pedroche
5663	Opel .....	» José Parras y Parras .....	Arjona (Jaén)
5664	Ford (C) .....	» Alfredo Albarán Roque .....	Rute
5665	Ford .....	» Sebastián de Priego Romero .....	Bujalance
5666	Idem .....	» Miguel Roperero Perea .....	Hinojosa del Duque
5667	Morris .....	» Inocente Añón Morena .....	Córdoba

En total, se han matriculado 15 vehículos, correspondientes a las siguientes marcas: Ford, 8, y 1 a cada una de las marcas, Chevrolet, G. M. C., Dodge, Peugeot, Skoda, Opel y Morris.

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

Del número 6.391 al 6.410.

Don Francisco Jurado Guerrero, vecino de El Carpio; don Juan Vera Gan, de Doña Mencía; don Cristóbal Moreno Navas, de ídem; don Juan del Prado Pablos, de El Carpio; don Leocadio Gómez García, de Villaralto; don Salvador Roldán Galán, de Montalbán; don Gregorio Roldán Muñoz, de Encinas Reales; don Fernando Roperero Perea, de Hinojosa del Duque; don Gonzalo Pintor Luna, de Fernán-Núñez; don Matías Pedraza Cámara, de Villanueva de Córdoba; don Crispulo Díaz Rodríguez, de Baena; don Francisco Leiva Romero, de Aguilar; don Pedro Ponce de León, de Ecija (Sevilla); don Carmelo Labadía Crespo, de Córdoba; don Antonio Sánchez Valero, de Pozoblanco; don Salbio López Luque, de El Carpio; don Manuel Gar-

cía Díaz, de Córdoba; don Alfonso Arroyo López, de Córdoba; don Lorenzo Gaitán Román, de El Carpio y don Antonio Garrido Cantos, de Almodóvar del Río.

Haciendo buenos caminos podemos dividir la tierra de nuestro país y transformarla en jardín.

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

Del número 1.115 al 1.119

Don Severiao Guerra Argüelles, vecino de Cabra; don Francisco Prieto Muñoz, de Córdoba; don Manuel Romero Delgado, de Puente-Genil; don Antonio Romero Moreno, de Puente Genil y don Miguel Valderrama Pérez, de Estepa (Sevilla).

# Córdoba Automovilista Club

---

---

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

---

---

Morería, 14, pral. - Teléfono 1000 - Córdoba

---

---

## LA VASCO NAVARRA

---

---

COMPañIA ANONIMA DE SEGUROS

---

---

**Domicilio social: Pamplona**

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

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

Seguros individuales de accidentes personales.

SEGUROS DE INCENDIOS Y DE COSECHAS.

INSPECCIÓN GENERAL DE ANDALUCÍA

---

---

## VALERIANO MORENO

Conde de Gondomar, 1 - Teléfono 1762 - CORDOBA

Delegado en la provincia: ENRIQUE MERINO MURO

# El Progreso Agrícola y Pecuario

Revista que se publica en Madrid cuatro veces al mes

Precio de suscripción: 20 ptas. al año

Delegado para la provincia de Córdoba:

**FRANCISCO QUESADA**

MORERIA, NUMERO 14, PRINCIPAL

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

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

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

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

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