



# CÓRDOBA AUTOMOVILISTA

**AGENCIA OFICIAL**

# FORD

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

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

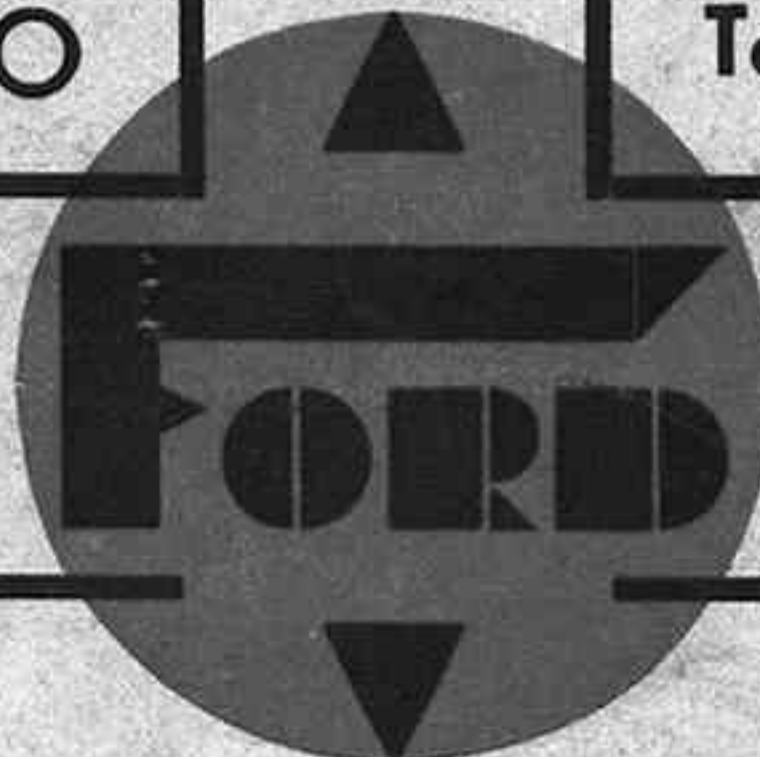
¿Desea adquirir un coche o camión

# 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.



Presentación del famoso  
:—: coche alemán :—:

# HANOMAG

TRES MODELOS

Tipo "KURIER" - 8 H. P. - 4 cilindros

Tipo "RECORD" - 11 H. P. - 4 cilindros

Tipo "STURM" - 14 H. P. - 6 cilindros

CON CARACTERISTICAS DE COCHES DE GRAN LUJO

Frenos hidráulicos.—Carrocerías de acero.—Engrases automáticos del chasis.—  
Amplio espacio interior.—Cambio sincronizado con cuatro marchas, etc.

Compre Vd. un **HANOMAG** y disfrutará una extraordinaria sensación de «confort».

**ENTREGAS INMEDIATAS ANDALUCIA, S. A.**

Plaza de la República, 2, ent., izq.-Tel. 2356 - **CORDOBA** - Distribuido por S. E. I. D. A., S. A

# Velocidad



No tema en su motor  
los calentones; ace-  
lere sin miedo.....  
pero utilice

# BAKOIL

LUBRIFICANTE MUNDIAL

#L

CENTRAL PARA ESPAÑA  
MURCIA  
AVAZOLOS 76 TELÉFONO 2131

Delegación para Cór-  
doba su y provincia: **Fernando Colón, 19**



# 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. 243

Oficinas: Morería, 14, pral.

DIRECTOR: FRANCISCO QUESADA

TELÉFONO NÚM. 1000

1.º DE NOVIEMBRE DE 1935

## LA OFENSIVA OFICIAL CONTRA EL TRANSPORTE POR CARRETERA

Con fecha de 29 de agosto próximo pasado («Gaceta del 31») se ha dictado un decreto referente al transporte mecánico por carretera de mercancías, que significa una evidente declaración de guerra a esta industria tan necesaria para el fomento y desarrollo de la riqueza nacional.

El legislador, es la exposición de motivos de dicho precepto legal, sin recatos ni remilgos de ninguna clase, explica las causas de la verdadera persecución de que tan injustamente viene siendo víctima el transporte mecánico por carretera, ya que en algunos párrafos de la misma dice textualmente que:

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

El ferrocarril, en su nacimiento, por las ventajas de todo orden que representaba respecto de los vehículos de tracción a sangre, vino a

posesionarse de un monopolio de hecho del transporte.

La innegable desaparición del monopolio de la industria ferroviaria crea el magno problema de su nueva regulación jurídica y fiscal; pero el antecedente obligado de la misma, la adopción de aquellas medidas que coloquen en pie de igualdad fiscal, respecto de ella, a la de transporte por carretera, mediante los preceptos del decreto a que nos estamos refiriendo».

Así es que de un modo descarnado dice ya el Poder público, y expresa con toda claridad, su afán proteccionista en favor del ferrocarril, gravando para ello sin moderación al transporte por carretera y creándole, a mayor abundamiento, una serie de dificultades de orden burocrático, que dificulten su desarrollo y encarezcan su ejercicio, con el fin de desviar de esta manera el tráfico de mercancías hacia el ferrocarril.

La franqueza del lenguaje de la exposición de motivos del indicado decreto de 29 de agosto ha de servir, por lo menos, para que los transportistas por carreteras sepamos a qué atener-



nos y tomemos las medidas que sean necesarias para ejercitar el derecho de legítima defensa de nuestros intereses, empleando para ello toda la energía que sea necesaria.

Según la disposición legal a que nos estamos refiriendo, en el término de tres meses contados desde la publicación del decreto (31 de agosto último) el transporte de mercancías, tanto propias como extrañas, queda sometido al régimen de autorizaciones que tendrán validez durante un año desde la fecha de su expedición, debiendo de pagarse por trimestres adelantados el canon de conservación e impuestos de transportes, bajo pena de caducidad de la autorización si no se pagan estos tributos en los plazos reglamentarios.

El canon de conservación se abonará a razón de dos céntimos por tonelada kilómetro y el gravamen del impuesto de transportes se determinará a razón de dos céntimos y medio por tonelada de carga del camión y kilómetro de recorrido.

Si el dueño del camión desea 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 estarán sujetos al pago previo de veinticinco céntimos para los camiones de carga inferior de cinco toneladas por kilómetro que exceda del permiso de la autorización que posea el vehículo y de cincuenta céntimos para aquellos camiones que excedan de dicha carga, sin perjuicio de lo que les corresponda satisfacer por impuesto de transportes.

En el decreto en cuestión se establecen las sanciones de precintaje del vehículo y multa de 500 pesetas para las infracciones que se cometan de dicha disposición legal, pudiendo ser la multa del doble y prohibirse la circulación del camión durante un año en los casos de reincidencia.

Estos gravámenes a que acabamos de referirnos pesarán sobre los camiones además de todas las otras cargas fiscales como son la patente nacional de circulación, arbitrios y aumentos de precio de gasolina y lubricantes, etcéte-

ra, de modo que, prácticamente, el Poder público pretende ahogar el transporte por carretera de mercancías haciéndola la vida imposible.

El Estado se ha olvidado de que su finalidad primordial es la misión tutelar que debe de ejercer sobre los ciudadanos y arroja a la miseria a millares de industriales transportistas que se ganaban honradamente la vida con su camión y que en lo sucesivo no podrán ejercer su industria por falta de medios económicos para ello, puesto que no les será posible pagar tributos y gabelas tan cuantiosas.

Igualmente el legislador, con semejante actuación: condena al paro forzoso y, por tanto, a pasar hambre y privaciones, a millares de chóferes que quedarán sin colocación y sumidos en el mayor desamparo sus familias, mujeres e inocentes criaturas a quienes ni el Estado ni las Compañías ferroviarias darán sustento ni un medio honrado para ganarse el pan.

Infinidad de pueblos y comarcas de España que no tienen ferrocarril y, que, gracias a los camiones, venden sus productos, por ellos transportados, a los centros consumidores, quedarán en el mayor aislamiento y sin salida su producción agrícola.

No será posible el transporte rápido y en buenas condiciones de la leche ni del pescado, en una palabra: el Poder público para evitar la competencia que el transporte mecánico de mercancías pudiera hacer al transporte ferroviario, ha preferido optar por la ruina del transporte mecánico.

El legislador ha considerado mejor, con tal de defender los intereses de unas pocas Compañías de ferrocarriles, perjudicar a muchos miles de ciudadanos y, en definitiva, lesionar gravemente la economía de toda la nación, que demanda que, lejos de arruinar el transporte por carretera, se fomente y proteja para incrementar la circulación de la riqueza, base de la prosperidad del país.

El transporte mecánico representa el progreso y la historia demuestra que los adelantos de la ciencia, de la técnica y aun de la economía, se han abierto paso y han triunfado a costa de grandes luchas, sacrificios y abnegaciones. Así es que los transportistas de toda España de-







hemos unirnos con la mayor disciplina y entusiasmo para la defensa de nuestros intereses, que siempre será legítima, y con nuestra actuación perseverante y enérgica se acabará con la influencia absurda de los elementos que desde detrás de la cortina orientan las disposiciones legales encaminadas a producir nuestra ruina.

Mediante la unión para cuanto sea necesario y fe en el tiempo, aunque las jornadas a recorrer tengan que ser duras, la victoria ha de ser nuestra, porque nos asiste la razón, porque ante los intereses de la mayoría representada por nosotros han de ceder los de la minoría, que en este caso son las Empresas ferroviarias, y porque representamos, además, el progreso ante lo fracasado por caduco.

¡Animo, no desmayéis, transportistas, y adelante!

**JOSE MANZANARES BARO**

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

## De mucho interés

# Los padrones de Patentes para el año 1936

Se recuerda a todos los propietarios de vehículos con motor mecánico, que, hasta fin del presente mes de Noviembre, se encuentran expuestos al público los padrones que han de servir de base para extender las Patentes del próximo año 1936, en la Administración de Rentas Públicas de la provincia, para aquellos cuyos dueños residan en la capital, y en los Ayuntamientos, para los que tengan sus domicilios en los pueblos.

Los interesados pueden examinar dichos padrones, comprobando la circunstancia y situación de cada vehículo, y haciendo las observaciones que estimen convenientes a su derecho, pues transcurrido dicho plazo no habrá lugar a reclamaciones de ninguna clase.

# GASOLINA INSERVIBLE

El automovilismo español está de noramala. De un tiempo a esta parte todo parece confabularse contra él, y no vamos a referirnos ahora a las medidas tomadas en relación con el tráfico de viajeros y mercancías por carretera, que merecen comentario aparte, sino a otros aspectos, como el de la «luminosa» idea del carburante nacional, que a terminar rápidamente con los coches, provocando, en el menor de los casos, sus frecuentes averías, hasta llegar a la inutilización, o catástrofes por la inseguridad que supone el no llevar un vehículo en condiciones.

Ya hace algún tiempo de esto, y venimos recibiendo frecuentes quejas, cada vez con más insistencia. Desde que se autorizó la mezcla de alcohol con gasolina, el organismo propulsor del automóvil padece extraordinariamente, y además del entorpecimiento que se produce con frecuencia, se pone en peligro la vida de quienes utilizan el coche, porque el incendio puede llegar con la mayor facilidad.

Para mayor sarcasmo, aparte del carburante nuevo, de cuya proporción en la mezcla se puede dudar, en muchísimas estaciones de abastecimiento se expenden la gasolina pura, naturalmente, más cara, con el título de gasolina para aviación, dispuesta a ser usada para cualquier cosa menos para aviones, que no pueden descender a adquirirla. Queda el recurso de utilizar esta gasolina, que no está mezclada; pero ¿es justo pagarla a más precio? ¿No implica un encarecimiento disimulado del producto, cuyo precio ha ido subiendo ya sin medida? El carburante nacional va contra el automovilista, y por lo tanto, contra el turismo español. Y entre unas cosas y otras, lo único práctico y positivo será volver a la clásica carreta de bueyes. Esperemos, si no por el turismo, al menos, por el respeto que deben merecer la industria automovilística y la vida de los numerosísimos usuarios del automóvil que el Gobierno anule la disposición por la que se imponía la mezcla de la gasolina con el alcohol, y que en ningún país ha dado resultado práctico.



# Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante

## AVISO

Conforme a lo dispuesto en el Artículo 3.º del Decreto de 20 de Septiembre de 1934, se pone en conocimiento del público que a partir del día 26 de Noviembre de 1935, quedarán suprimidas todas las guarderías de los pasos a nivel que se expresan a continuación:

### PROVINCIA DE CORDOBA

Término municipal	N.º de orden	Situación kilométrica	Denominación del camino	Nbre. del paso	Categoría	Señales de protección
<b>LINEA DE MADRID A BADAJOZ</b>						
<b>Viso de los Pedroches</b>	<b>200</b>	<b>305,605</b>	<b>Camino rural de Peñalsordo a Hinojosa.</b>	»	<b>D</b>	<b>(3)</b>
»	<b>201</b>	<b>307,206</b>	» <b>municipal de Cabeza del Buey a Almadén</b>	»	<b>D</b>	<b>(3)</b>

Las señales establecidas en los caminos para protección de estos pasos son:

(1) Los pasos de la categoría C en que se suprime la guardería por sus condiciones de visibilidad, están dispuestos con vallas en las entradas del paso y señales en el camino de forma de aspa, sencilla o doble (según se trate de vía única o doble) con las indicaciones «PASO SIN GUARDAR» y «OJO AL TREN» en las aspas y la de «ATENCION AL TREN» en un cartel rectangular debajo del aspa. Estas señales están situadas en el camino a 100 metros de distancia del eje del ferrocarril a uno y otro lado del paso.

(2) En los pasos de la categoría D en los que se suprime la guardería y que tienen circulación de automóviles se han instalado iguales señales que en los anteriores, sustituyendo las vallas por postes.

(3) Los pasos a nivel de la categoría D en que se suprime la guardería y que no tienen circulación de automóviles, están provistos de señales rectangulares con la indicación «ATENCION AL TREN» situadas a uno y otro lado del ferrocarril y a 10 metros, o a 5 metros del eje del mismo, según se trate de caminos por los que puedan circular vehículos de tracción animal o de sendas para peatones, caminos de herradura y pasos particulares.

NOTA: Tanto las vallas como los postes que soportan las señales y los que jalonan el paso a nivel, están pintados alternativamente de franjas blancas y negras.



COMPANIA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE

AVISO

Conforme a lo dispuesto en el Artículo 3.º del Decreto de 20 de Septiembre de 1934, se pone en conocimiento del público que a partir del día 1.º de Diciembre de 1935, quedarán suprimidas todas las guarderías de los pasos a nivel que se expresan a continuación:

PROVINCIA DE CORDOBA

Término municipal	N.º de orden	Situación kilométri.ª	Denominación del camino	Nombre del paso	Categoría	Señales de protección
<b>LINEA DE ALMORCHON A BELMEZ</b>						
Hinojosa del Duque	10	18,850	Camino municipal de Hinojosa.....	»	D	(2)
id.	11	21,031	id. id. id. ....	»	DD	(2)
id.	12	21,772	id. de labor de fincas.....	»	DD	(3)
id.	13	22,520	id. id. id. ....	»	DD	(3)
id.	14	24,386	id. municipal de Cabeza del Buey a Valsequillo..	»	D	(2)
id.	15	25,038	id. de labor de fincas.....	»	DD	(3)
id.	17	27,337	id. de Belalcázar a Valsequillo.....	»	D	(2)
id.	18	28,335	id. de labor de fincas.....	»	DD	(3)
id.	19	30,018	id. municipal de Belalcázar a Valsequillo.....	»	D	(3)
id.	20	32,076	id. de labor de fincas.....	»	DD	(3)
id.	21	32,637	id. municipal de Belalcázar a Valsequillo.....	»	D	(3)
id.	22	33,487	id. id. de Hinojosa.....	»	D	(2)

Término municipal	N.º de orden	Situación kilométri.ª	Denominación del camino	Nombre del paso	Categoría	Señales de protección
<b>LINEA DE ALMORCHON A BELMEZ</b>						
Hinojosa del Duque	23	33,949	Camino de servicio del cordel de ganado.....	»	D	(3)
Valsequillo	24	37,625	id. municipal de Valsequillo a Belalcázar.....	»	DD	(3)
id.	25	38,620	id. de labor de ficas.....	»	DD	(3)
id.	26	40,472	id. municipal de Valsequillo a Monterrubio.....	»	DD	(3)
La Granjuela	29	43,457	id. id. de Valsequillo a La Granjuela.....	»	DD	(2)
id.	30	45,097	id. id. de La Granjuela a Hinojosa.....	»	DD	(3)
id.	33	49,355	id. id. de La Granjuela a Peñarroya.....	»	DD	(3)
Fuente Ovejuna	35	52,241	id. id. de La Granjuela a Peñarroya.....	»	DD	(2)
id.	36	55,209	id. id. de Peñarroya a Fuente Ovejuna.....	»	DD	(2)
Bélmez	39	60,208	id. de labor de fincas.....	»	D	(3)
id.	40	61,227	id. municipal de Bélmez a Fuente Ovejuna.....	»	DD	(3)
id.	41	62,624	id. de labor de fincas.....	»	D	(3)

Las señales establecidas en los caminos para protección de estos pasos son:  
 (1) Los pasos de la categoría C en que se suprime la guardería por sus condiciones de visibilidad, están dispuestos con vallas en las entradas del paso y señales en el camino de forma de aspa, sencilla o doble (según se trate de vía única o doble) con las indicaciones «PASO SIN GUARDAR» y «OJO AL TREN» en las aspas y la de «ATENCION AL TREN» en un cartel rectangular debajo del aspa. Estas señales están situadas en el camino a 100 metros de distancia del eje del ferrocarril a uno y otro lado del paso.  
 (2) En los pasos de la categoría D en los que se suprime la guardería y que tienen circulación de automóviles se han instalado iguales señales que en los anteriores sustituyendo las vallas por postes.  
 (3) Los pasos a nivel de la categoría D en que se suprime la guardería y que no tienen circulación de automóviles están provistos de señales rectangulares con la indicación «ATENCION AL TREN» situadas a uno y otro lado del ferrocarril y a 10 metros, o a 5 metros del eje del mismo, según se trate de caminos por los que puedan circular vehículos de tracción animal o de sendas para peatones, caminos de herradura y pasos particulares.  
 NOTA: Tanto las vallas como los postes que soportan las señales y los que jalonan el paso a nivel, están pintados alternativamente de franjas blancas y negras.

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 UNICO

# LHERMETIC

NO ACEPTE LOS PRODUCTOS OFRECIDOS COMO SIMILARES PUES LA UNICA SEMEJANZA ES EL COLOR  
 PIDALO EN SU GARAGE

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



**Enorme entusiasmo****La Asamblea Transportista de Zaragoza**

Se celebró en Zaragoza la anunciada asamblea transportista, concurriendo más de seis mil, de todas las regiones de España.

Los distintos oradores que tomaron parte en ella, demostraron, no sólo la persecución de que son objeto constantemente los transportistas, sino la ruina completa que representará para éstos la aplicación del último Decreto referente a los nuevos impuestos sobre camiones.

Se redactaron unas conclusiones, que fueron aprobadas por unanimidad, en las que se pide a los Poderes públicos que no se aplique tal disposición, hasta que se oiga a los contribuyentes por tal concepto, pues se dá el caso de que, al redactar el Decreto a que nos referimos, no se tuvieron en cuenta nada más que los intereses de las Compañías de ferrocarriles, que persiguen, a toda costa, la completa anulación de los transportes por carretera.

Se demostró en la asamblea, con datos y estadísticas, que sería de todo punto imposible seguir con los servicios de transportes de mercancías por carretera, ya que, por un promedio de kilómetros que recorriese mensualmente un camión, con una carga de 4 a 5 toneladas, los impuestos, incluyendo la Patente, se elevarían de trescientas pesetas en adelante.

Se espera que el Gobierno tome una determinación antes de primeros de Diciembre, y que, por una vez siquiera, oiga la voz de los miles de transportistas de España, que tendrán que paralizar sus negocios, con perjuicio indudable de la economía nacional, en el caso, como decimos antes, de que no se aplace la aplicación del Decreto de 29 de Agosto de 1935.

---

**Lea Vd. CORDOBA AUTOMOVILISTA**

**Para el ministro de Hacienda****El escándalo del nuevo encarecimiento de la gasolina**

Nos hacemos eco de las justificadas protestas que ha originado en toda España el injustificado encarecimiento de la gasolina. Si era irritante y desconsiderado el de diez céntimos por litro, que se introdujo en septiembre, de buenas a primeras, mucho más ha de parecernos el de quince céntimos que acaba de implantarse. Por ello, y ante el incomprensible silencio que se observa en torno a este escándalo, que afecta a muchos miles de españoles de todas las clases sociales, apelamos—y suponemos que no nos veremos ahora desatendidos—al señor ministro de Hacienda.

El Gobierno tiene en el Monopolio un delegado que merece nuestros respetos. Sin duda, vigilará celosamente la salvaguardia de los derechos del Estado. Pero, ¿no son dignos de atención y defensa los del contribuyente que, en definitiva, son también los del Tesoro? ¿Puede permanecer cruzado de brazos y—mientras no se demuestre lo contrario—prestar el asenso del Poder público a cualquier determinación de la Compañía explotadora del arriendo? ¿Por qué tanto sigilo y tan incomprensible mudez?

Abrigamos la esperanza de no tener que insistir en estas quejas.

---

**SE VENDE**  
**Citroen 5 H. P.**

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



## Ante la ruina de toda una industria y el atentado a la economía del país, los transportistas se disponen a defender el pan de sus familias

Hemos probado, con datos irrefutables y elocuentes, que los nuevos impuestos, establecidos de acuerdo con la orden de 24 de agosto de 1935 y el decreto del 29 del mismo mes, constituyen la ruina, totalmente irremediable, de la industria transportista española. Con los referidos tributos se acaba con todo el transporte mecánico por carreteras: viajeros y carga. Los transportistas pasarán a ser obreros en paro forzoso. Un paro establecido desde las altas esferas administrativas. Un paro organizado, a ciencia y conciencia, por los que se pasan la vida hablando de luchas y proyectos contra el mismo paro obrero, y que lo único que hacen es incrementarlo.

Lo que viene sucediendo con el transporte de automóvil es algo que no tiene ninguna explicación lógica. Se fijan impuestos infringiendo el espíritu y la letra de Constitución de la República, cuyo artículo 115 previene que «ningún español está obligado a pagar ningún impuesto que no sea aprobado por las Cortes».

¿Es que a los transportistas no se les considera como españoles? Creemos que no, porque de no ser así, no se les obligaría a pagar unos tributos implantados con el Parlamento cerrado. Y tampoco deben ser considerados como españoles cuando el mismo Código fundamental establece «la más absoluta igualdad de todos los ciudadanos en derechos y deberes», igualdad que no es válida para los transportistas desde el momento que se les imposibilita ejercer una industria.

Ellos—los transportistas libres—no pueden circular por las carreteras de España, porque éstas parecen ser monopolio de ciertos señores que deben ser ciudadanos privilegiados de la

República. Una vergonzosa ley de castas regula la marcha del transporte en nuestra democracia.

El tristemente célebre decreto va a lanzar muchas familias a la más espantosa miseria. Incontables pueblos quedarán incomunicados. La industria y la agricultura sufrirán un rudo golpe. El país todo sentirá sobre sus carnes la desgarradura del zarpazo ministerial. El propietario de un camión o de un ómnibus no es ningún capitalista—es cosa sabida—ni es un gran industrial. Sus actividades, su vida, se desarrolla en un ambiente de modestia, de economía y de trabajo. A costa de grandes esfuerzos y verdaderos sacrificios ha logrado comprar el coche. Lo ha comprado a plazos, con el producto íntegro de su trabajo, acumulados penosamente, cumpliendo la maldición de la Biblia: «Ganarás el pan con el sudor de tu rostro».

Una vez en posesión del coche, ha redoblado sus angustias y sus horas de trabajo. El plazo de la letra que vence. Los gastos necesarios a que hay que atender. ¡Y para ello ha consagrado su vida a aquel utensilio de trabajo, convirtiéndose—ironías de un afán emancipador—en tirano y esclavo de sí mismo!

Pero así y todo, en su industria ha dado cabida a otros, partiendo su pan con obreros que le auxilian en su dura, abnegada y penosa labor.

El lector sabrá darse cuenta de que hablamos de los transportistas libres; los que ahora son perseguidos y acorralados como malhechores o fieras en el seno de una República democrática. No hacemos referencia para nada—ni queremos—a las empresas transportistas con capital social, Consejos de administración, accionistas y vergonzosas patentes de exclusividad. Estos son los privilegiados, los aristócratas de la carretera, los que gozan de todas las ventajas. Los demás, los que nosotros defendemos, son los parias, que de lo único que tienen derecho de la carretera es a morder el polvo de la cruel y despiadada persecución.

ANGEL CORDERO

LEA VD. "CORDOBA AUTOMOVILISTA"



## EL RETROCESO EN LA VIDA

El mundo, como puede precisarse, lleva la insistente tendencia de progreso, más agigantados, cuanto mayor es el grado cultural de un pueblo, no registrándose jamás en los anales de la historia un pequeño retroceso, puesto que por insignificante que éste sea es rechazado enérgicamente por la sociedad actual y de preveer más aún en la sucesivas. ¿Quién tiene la obligación moral y hasta material en ciertos casos de velar por ese progreso y protegerlo? El Gobierno.

Sin embargo de ello, es quien en el caso concreto que vamos a citar, el que dicta desafortunadas disposiciones que hacen retroceder el desenvolvimiento moderno de tracción mecánica por carretera; obra sin duda hija de impremeditación y algo de desconocimiento en ésta materia comparece indicar los ya célebres Decretos del 24 y 29 de Agosto próximo pasado.

Esto significa retroceso en la vida, puesto que infinidad de pueblos, comunicados únicamente por carretera y distantes muchos kilómetros del ferrocarril, ante la imposibilidad de ser abastecidos normal y rápidamente, tendrán que volver cincuenta años atrás y como en aquellos tiempos, servirse de medios de locomoción de sangre, con carretas bien tiradas con mulas o bueyes, éstos últimos con preferencia, por ofrecer menos peligro a estrellarse.

¿Qué significan estos Decretos? No da lugar a premeditación alguna acerca de ellos. La imposibilidad total de mantener industria de tracción mecánica por carretera, puesto que no

---

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 -

ganaremos ni para hacer frente, no ya a las apremiantes necesidades de nuestros hogares, sino a los impuestos o gravámenes del Estado. Resumiendo, y sin eufemismo alguno significa y vislumbra la miseria nuestra y de un puñado de miles de hogares, que, en cada provincia viven aunque muy humildemente de ésta industria.

El fin primordial a que encamina el Gobierno, según el preámbulo del Decreto, es a todas luces desafortunado, puesto que si bien la vida moderna parece inclinarse hacia la carretera, apartándose del ferrocarril, no es por estar los primeros en ventajosas condiciones de competencia y sí por lo poco que han evolucionado los caminos de hierro, dada la lentitud de sus transportes entre otras cosas; porque en la actualidad desarrolla velocidades, en particular mercancías que sin dar lugar a equivocaciones y exageración alguna, está calculado el plazo de transporte en probable tiempo que invertirían los carruajes de tracción de sangre.

Ante este pavoroso problema. ¿Qué hacer? Sencilla y llanamente, la unión significa fuerza, unámonos todos y con las fuerzas colectivas y de la razón, que es mayor elevar nuestras más enérgicas protestas a los poderes gubernamentales, aportando las razones axiomáticas de que estamos poseídos, y no hay que dudar de la buena acogida que nos dispensaran y la anulación de referidos Decretos, ante la imposibilidad material y moral de cumplirlos

**ENRIQUE GIRONDA**

Presidente de la Sociedad de Transportes de Viajeros y Mercancías de la Provincia de Cáceres

---

## La red de carreteras y la del ferrocarril

En Alemania hay 52.800 kilómetros de vías férreas y 300.000 kilómetros de carreteras; en Francia, 63.600 kilómetros de vías férreas y 657.800 kilómetros de carreteras; en Inglaterra, 32.800 kilómetros de vías férreas y 288.800 kilómetros de carreteras; en los Estados Unidos, 401.000 kilómetros de vías férreas y 4.867.000 kilómetros de carreteras.



**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 Octubre de 1935**

Del número 6.411 al 6.436.

Doña Mariana Ponce de León Dominguez, vecina de Ecija; don Florencio Muñoz Orives, vecino de Belmez; don Antonio Pérez Barches, de Aguilar; don Antonio Jiménez Velasco, de Montilla; don Juan Rodríguez Núñez, de Montilla; don Mariano Lanzarote Pellicer, de Córdoba; don Ramón Cañete Fernández, de Córdoba; don Rafael Carmona de la Torre, de Montilla; don Antonio Ramírez González, de Baena; don Manuel Caballero Carrera, de Córdoba; don Francisco Sepúlveda Ayllón, de Villanueva de Córdoba; don Juan Alonso Luna, de Córdoba; don Angel González del Corral Calvet, de Ecija; don Blás Herrero García, de Córdoba; don Fernando Ariza Luque, de Montemayor; don José Antrás Carmona, de Lucena; don Antonio Canales Romero, de Fernán-Núñez; don Pedro Rodríguez Moreno, de Fernán-Núñez; don Enrique Urbano Nadales, de Córdoba; don José García Ruiz, de Priego; don Manuel Ortiz León, de Palma del Río; don Alfredo Añón García, de Córdoba; don Leonardo Melgarejo Puyol, de Córdoba; don Manuel Puig Lázaro, de Montilla; don Francisco Perez Mata, de Córdoba y don Fernando Ferrer Cabrera, de Córdoba.

**Lea Vd. diariamente**

**A B C**

Corresponsal en Córdoba:

**FRANCISCO QUESADA**

**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 Octubre de 1935**

Del número 1.120 al 1.123

Don Mariano Briones Fernández, vecino de Pozoblanco; don Juan Pérez Martín, de El Rubio (Sevilla); don José Pastor García, de El Carpio y don Pedro Sicilia y Sicilia, de Carcabuey.

**Carretera de acero en Austria**

Una sociedad austriaca viene realizando experimentos desde hace algún tiempo con un nuevo tipo de revestimiento para carreteras, constituido por un enrejado de barras rectangulares de acero, plegadizas, en forma de zigzag y que van montadas, paralelamente, a seis centímetros de distancia unas de otras, siendo el espesor de las mismas de unos 30 milímetros.

Entre estas barras y por encima de ellas, se echa el asfalto especial, y éste, bajo la acción del peso de los vehículos, sufre una compresión deprimiéndose de 3 a 4 milímetros a lo largo de la cara superior de las barras de acero, que en esa forma vienen a ser, después de cierto tiempo, las que soportan realmente el peso de los vehículos circulantes. La superficie de la carretera presenta, así, una especie de rugosidad, diríamos, que favorece el tránsito en los días de lluvia, nieve o humedad, eliminando casi por completo el peligro de los deslizamientos en las maniobras algo bruscas, que han dado origen a tantos accidentes graves.

**LEA VD.**

**CORDOBA AUTOMOVILISTA**



**CORDOBA AUTOMOVILISTA**

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

Núm.	MARCA	NOMBRE Y APELLIDOS DEL PROPIETARIO	DOMICILIO
5668	Chevrolet (C)	Don Antonio Luque García	Iznájar
5669	Renault	» Antonio C. Herruzo	Córdoba
5670	Ford (C)	» Ramón Díaz Maroto	Valdepeñas (C. Real)
5671	Chevrolet (C)	» Francisco Alvear Gómez de la Cortina	Montilla
5672	Ford	» Fernando Hernández Agüero Arenas	Córdoba
5673	G. M. C. (C)	» Emilio Jiménez Martínez	Agullar de la Frontera
5674	Ford (C)	» Francisco Bernal Muñoz	Córdoba
5675	Chevrolet (C)	» Julián Fernández Blanco	Pozoblanco
5676	Ford (O)	» José Pérez Avilés	Pedroche
5677	Ford	» Estebán Romero Álvarez	Córdoba
5678	Dodge (C)	» José Vida García	Priego
5679	D. K. W.	» Manuel Sánchez Cabrera	Córdoba
5680	Hispano-Suiza (C)	» Tomás García Márquez	Montilla
5681	Renault	» Antonio Sánchez de Nieva	Córdoba
5682	G. M. C. (C)	» Manuel Yébenes Marín	Priego
5683	Ford (C)	» Antonio González Gavilán	Andújar (Jaén)
5684	Ford	» Ricardo Alguacil Romero	La Rambla
5685	Chevrolet (C)	» Francisco del Prado Santaella	Baena
5686	Idem	» Gregorio López Ruiz	Peñarroya-Pueblonuevo
5687	Blitz (C)	» Juan Gutiérrez Romero	Villanueva de Córdoba
5688	Ford (C)	» Fernando Rodríguez Martínez	Sorihuela
5689	Opel	» José Alcaide Gandullo	Córdoba
5690	Opel	» José Parras y Parras	Arjona (Jaén)
5691	R. E. O. (C)	» Alfredo Pizarro Espín	Belalcázar
5692	Ford	» Tomás González de Canales Castro	Córdoba
5693	Graham Paige	» José Benítez Cubero	Cabra
5694	Ford	» Juan Pedrajas Cabrera	Pozoblanco
5695	Renault	» José Fernández Martos	Villanueva de Córdoba
5696	Ford (C)	» Miguel Muñoz León	Pozoblanco
5697	Hanomag	» Luis Mármol Torres	Córdoba
5698	Opel	Sres. Velasco Hermanos y Compañía	Montilla
5699	Idem	Don Francisco Lozano González	Priego
5700	D. K. W.	» José Ferrer Cabrera	Córdoba
5701	Ford (C)	» Juan Maestre Pineda	La Carlota
5701	D. K. W.	» Bernabé y Antonio Padilla Jiménez	Rute
5703	Opel	» José Prieto Natera	Córdoba
5704	Idem	Doña Ana Ariza Hita	Baena
5705	Chevrolet (C)	Don Antonio Mejías Pino	Montilla
5706	Ford (C)	» Antonio Calero Delgado	Villaviciosa
5707	Idem	» Alfredo Porrás Ortega	Rute

En total, se han matriculado 40 vehículos, correspondientes a las siguientes marcas: Ford, 14; Chevrolet, 6; Opel, 6; Renault, 3; D. K. W., 3; G. M. C., 2 y 1 a cada una de las marcas, Dodge, Hispano Suiza, Blitz, R. E. O., Graham Paige y Hanomag.

<i>La contribución industrial tributa por</i>	197.000.000
<i>La riqueza rústica y pecuaria</i> » »	234.890.320
<i>La riqueza urbana</i> » »	185.244.050
<i>La riqueza AUTOMOVILISTA</i> » »	500.000.000

**¡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

CÓRDOBA

(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 Daverio  
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



# Suministros Eléctricos S. A.

CONCESIONARIOS DE LA

Constructora Nacional de Maquinaria Eléctrica, S. A.

Fábricas en CÓRDOBA y REINOSA

Patentes y Procedimientos: WESTINGHOUSE ◆ Telegr. SODELEC



MOTORES

CONVERTIDORES

TRANSFORMADORES

GENERADORES

REPARACIONES

APARATOS ELECTRICOS

INSTALACIONES

RADIOS

NEVERAS

CLIMA ARTIFICIAL

CAMARAS FRIGORIFICAS

ETC. ETC.

La más importante organización bajo un mismo nombre y una misma marca

Solicite presupuestos y detalles sin compromiso a

# Suministros Eléctricos S. A.

CONCEPCIÓN, 20  
APARTADO 75



# CORDOBA