

FEDERACION SINDICAL INTERNACIONAL

# Transporte

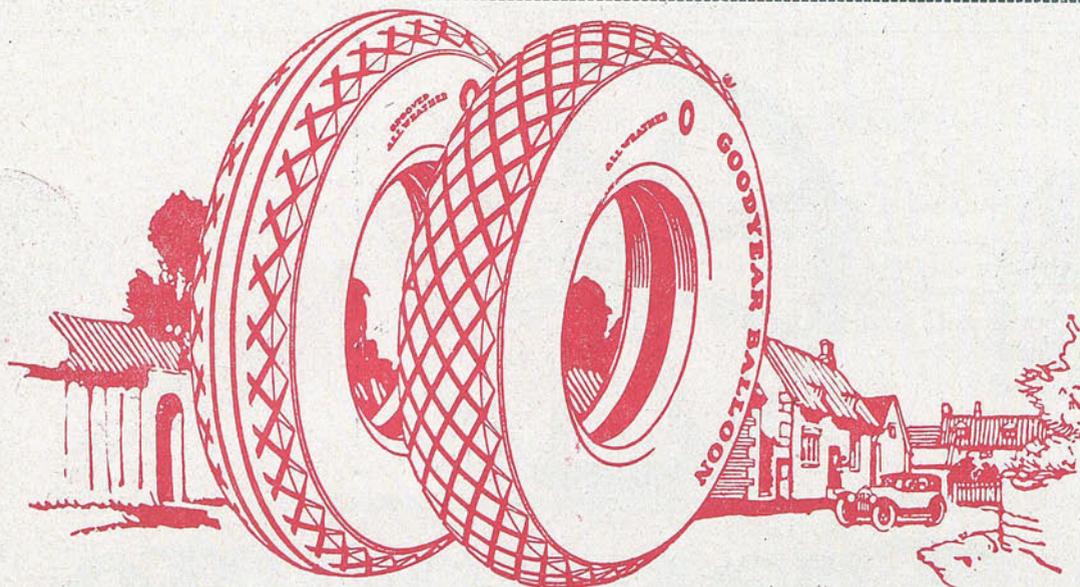
REVISTA MENSUAL ILUSTRADA

ÓRGANO DE LA UNIÓN GENERAL DE OBREROS DEL TRANSPORTE



DIÁZ-ANTÓN

LAS BRUJAS DE LOS PREJUICIOS SOCIALES. — ¿Trabaja y estudia? ¡Estamos perdidas!



# SUPERTWIST

ENSAYADO EN PRUEBAS Y EN SERVICIO

Antes de emplearlo en las cubiertas Goodyear, ensayo el SUPERTWIST, que demostró ser extra-flexible y sumamente elástico en un grado superior a cualquier otra de las cuerdas conocidas. Hoy día ha demostrado su calidad en servicio y recorrido en todo el mundo y también ha probado ser la fuente de la fuerza vital que la cubierta balón necesita.

La próxima vez compre cubiertas balón y de alta presión

Las buenas cubiertas merecen buenas cámaras

**GOODYEAR**

Fabricadas con SUPERTWIST

**Compañía Española de Neumáticos y Caucho GOODYEAR, S. A.**

Calle de Recoletos, 1.-MADRID © Paseo de Gracia, 93.-BARCELONA

# Garaje Continental

## DE CIORDIA Y LARRINAGA

Agencia de automóviles BUICK, CHEVROLET y BUGATTI en Guipúzcoa

Exposiciones: EASO, 1, y MARINA, 1

Garaje y Talleres: MARINA, 4 - Tel. 909 - SAN SEBASTIAN

## ¡¡AUTOMOVILISTAS!! INTERESANTE

¿Queréis comprar NEUMÁTICOS Cord. y Ballon, marcas Michelin, Goodrich, Ajax y cualquier otra marca y medida en condiciones más favorables que ninguna otra casa? ¿Queréis comprar BANDAJES, aceites y grasas, cubiertas de ocasión y nuevas de las mejores marcas sumamente baratas?

Consultar precios a NICOLAS GIMÉNEZ. - HERNAN CORTÉS, 16

en la seguridad que seréis bien atendidos,

## BALTASAR SANRIGOBERTO

Guarda barras rotativas  
- SANRIGOBERTO -

PATENTE NÚM. 83 686

Se adaptan a todas las medidas corrientes

Representante de automóviles SECQUEVILLE

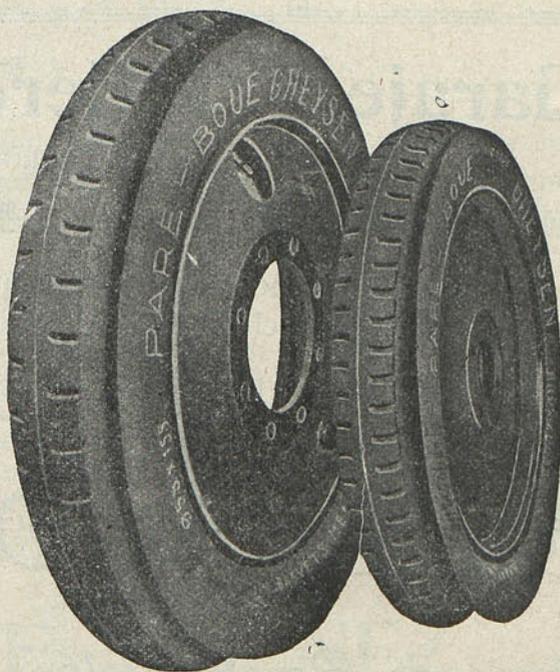
GARAJE Y TALLER

Trafalgar, 23.-Teléf. J. 344

Accesorios en general

para automóviles y ciclos

Calle de Manuel Silvela, núm. 16.-MADRID.-Teléfono J. 417.



RECAMBIO COMPLETO DE PIEZAS PARA

## CITROËN 5 Y 10 HP

Ejes de pistón, pistones, válvulas y segmentos para todos los tipos de coches, SIEMPRE EN EXISTENCIA.—Calidad garantizada.—Se exporta a provincias.—Representación de las motos FAVER

CALLE RECOLETOS, 5.

TELÉFONO 34 S.



REPARACION de Cubiertas, Cámaras de Automóviles, Motocicletas y Velo. Neumáticos nuevos.

## LA VULCANIZACION DE EMILIANO BERMEJO

Construcción de toda clase de artículos de goma.—Especialidad en la vulcanización en frío.

Esta casa garantiza  
todos los trabajos

**Ayala, 20 (esquina a la plaza de la Paz), Madrid.**

Teléfono 24-94 S.

## Garaje y Talleres REMSA

REPRESENTACIONES ELECTROMECAÑICAS (S. A.)

Padilla, 38.-Teléfono 1913 S.

Dirección telegráfica y telefónica: REMGAR

Jaulas independientes.-Neumáticos.-Aceites.-Gasolina y toda clase de accesorios para automóviles.

REPARACIONES DE TODAS CLASES, GARANTIZADAS

## *Automóviles De Dion Bouton*

*Paseo de Recoletos, 16. - Teléfono 10 - 26 S.*

*Madrid*

# ¡ ATENCION!

## Grandes Garajes Hispano - Suiza

DE ECHEVARRIA, HERMANOS

Con capacidad para **400** automóviles.

El nuevo Garaje Hispano-Suiza, de San Sebastián, tiene el honor de poner en conocimiento de su distinguida clientela, que habiendo construido un nuevo local, aprovechando los terrenos colindantes de dicho Garaje, está en situación de poder admitir para encerrar automóviles en sus garajes en número de 400, lo que comunican muy gustosos a todos aquellos que se interesen para su gobierno.

**ÚNICOS REPRESENTANTES** de la acreditada marca **HISPANO - SUIZA**  
para toda Guipúzcoa y Alava.

Entrega inmediata de

Chasis	32 HP.	6 cilindros,	último modelo.
íd.	30 HP.	4	íd. tipo España.
íd.	16 HP.	4	íd.
íd.	8 HP.	4	íd.

**Carrozados y sin carrozar.**

Alquiler de automóviles de gran lujo para viajes y turismo.—Inmenso surtido en piezas de recambio y accesorios de todas clases.—Grandes existencias en neumáticos de todas las marcas y dimensiones.

**Almacenes: Plaza de Zubieta, 2.- Tel. 753.** **San Sebastián.**  
**Garajes: Calle Marina, 12. - Teléfono 10-54.**

---

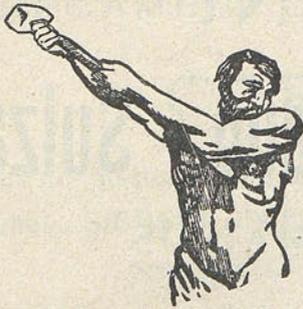
Alumbrado eléctrico de automóviles.- Dínamos.- Motores.- Inducidos.- Acumuladores.- Carga.- Escobillas y fusibles para toda clase de instalaciones.

## VICENTE JIMENEZ

Leganitos, 13.

M A D R I D

Tel. 25-22 M.



# Autógena PARDINA

Bravo Murillo, 22 (esquina a Viriato)

Antes San Bernardo, 127

*Esta Casa garantiza todas las soldaduras, especialmente en el Aluminio.*

## "SARTOGLOSS"

La mejor pintura para automóviles, color y barniz combinados con gran resistencia y altamente brillante. Es un paso adelante en el modo de pintar coches. Pinturas especiales para neumáticos, asientos, capotas y motores.

**Droguería MARTÍNEZ.-Postas, 31.-Teléf. 46-26 M.-MADRID**

¿Quiere usted conocer su automóvil? ¿Desea estar a salvo de accidentes?  
¿Estima el saber su funcionamiento, su conservación y reparación?

Adquiera sin pérdida de tiempo el magnífico libro

## "MANUAL DEL AUTOMOVILISTA"

BREVIARIO DEL «CHAUFFEUR»

POR EL INGENIERO R. YESARÉS BLANCO

PRECIO: 5 PESETAS

OBRA POR IGUAL NECESARIA AL PROFESIONAL Y AL AFICIONADO, VOLUMEN ESPLÉNDIDAMENTE EDITADO, CON CASI 300 PÁGINAS, MULTITUD DE ESQUEMAS Y FIGURAS Y SÓLIDA ENCUADERNACIÓN.—En todas las librerías y en la EDITORIAL MUNDO LATINO, Sagasta, 14. Apartado 502. — MADRID

**COJINETES DE RODILLOS CÓNICOS, AJUSTABLES,  
DE CABEZA ESFÉRICA.**

PEDID  
CATÁLOGOS



TELÉFONO  
34-85 M

JOSÉ URÍA P.º de Atocha 17

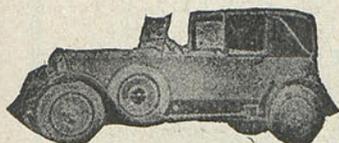
**COJINETES DE BOLAS "HOLLMANN"**

# TAXIMETROS VERGARA

Taller especial para toda clase de composturas y rectificación de contadores de velocidad. Taxímetros y cambio de tarifas para los mismos.

Cabeza, 24.

M A D R I D



Construcción y reparación de toda clase de carrocerías de lujo.- Especialidad en el forjado de piezas mecánicas.

V. Sebastián, J. Torres y J. Rodríguez  
HERMOSILLA, 50-MADRID-Telefono 25-29 S.

## TRANSPORTE

PUBLICACION MENSUAL

### SUSCRIPCIÓN:

Madrid..... 6 pesetas año  
Provincias..... 7 — —  
Extranjero..... 9 — —

Número suelto: 50 céntimos.

Organo de la Unión General de Obreros del Transporte.

Redacción y Administración: Piamonte, 2 (Casa del Pueblo).—Teléfono 27-83 M.

Toda correspondencia de redacción y administración debe dirigirse a Angel Martín y Martín, Director interino.



## NUEVO LOCAL DE LOS

# TALLERES "VULKI"

La casa que mejor repara los neumáticos

## ZURBANO, 64

Teléfono 23-83. J.

# Artículos generales para Automóviles

NEVEU, BRUNET Y C.<sup>a</sup>

Teléfono 18-72 J.

H. BRUNET, MEUNIE Y C.<sup>IA</sup>, SUCESORES

Dirección telegráfica:

Plaza de Santa Bárbara, 6 duplicado

NEVEU MADRID

MADRID

Paños - Galones - Alfombras - Cueros  
y Simili - cueros - Lonas de capota.  
Telas de fundas - Hules - Linoleum.  
Aluminio.



Plafonniers - Floreros - Cantinas.  
Faros y faroles - Artículos de  
metal y todos accesorios para auto-  
móviles.

PINTURAS Y BARNICES MARCA « WILLEY »  
ESPECIALES PARA AUTOMÓVILES

Stock de BALLESTAS para las principales marcas  
de automóviles.

## GARAJE GÁNDARA

Taller de reparaciones de automóviles de todas marcas  
Especialidad en la construcción de piezas de recambio  
Jaulas amplias e independientes

Modesto Lafuente, 4 (esquina a Abascal). - Teléfono 23 - 80 J.

## Talleres M. APARICIO

Ruedas metálicas, llantas, bujes, tapa-cubos y accesorios para  
ruedas R. A. F. Rndg, Hont, Michelin, etc. Piñones y toda clase  
de piezas para coches y camiones Europeos y Americanos.

Fernández de la Hoz, 36.

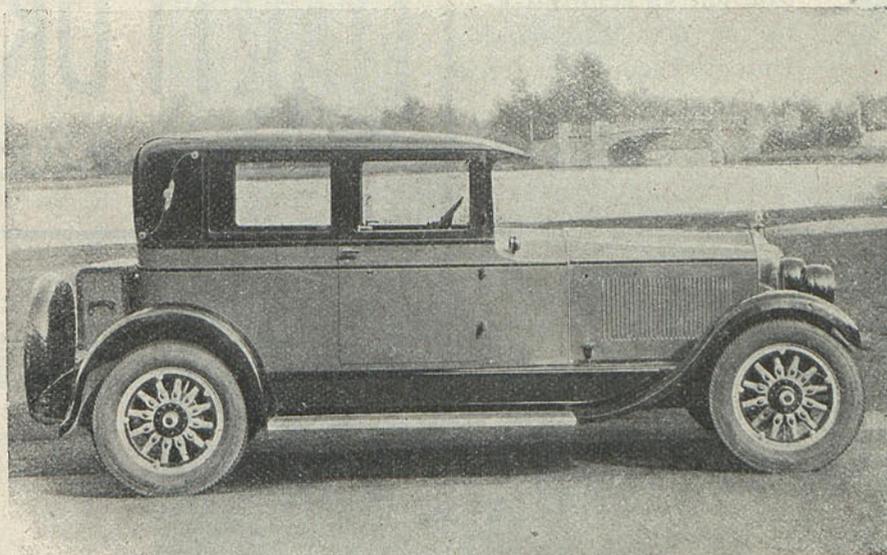
Teléfono 22-87 J.

# MOON Y DIANA

---

---

MODELOS DE 1926



DIANA BROUGHAM

GRAN BAJA DE PRECIOS

---

MOON MOTOR CAR 6.0

ALMIRANTE, 1 (Esquina a Barquillo).

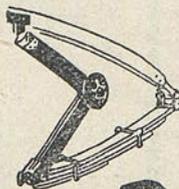
LOS ACEITES  
INGLESES



Son por su rendimiento  
los más baratos.  
Unicos recomendados  
por la casa.

ROLLS-ROYCE

AMORTIGUADOR



HARTFORD

EVITA TODA SACUDIDA

CUBRE



Parabrisas

BALLESTAS

PATENTE JEAVONS // ENGRASA y EVITA  
ROTURA.

Auster  
B. U. S. O. D. G.

C DE SALAMANCA // Pº DE RECOLETOS. 14-MADRID  
GROS. 4-SAN SEBASTIAN.  
ROLLS ROYCE = MORRIS = PRICE'S

# TRANSPORTE

REVISTA MENSUAL ILUSTRADA

ÓRGANO DE LA UNIÓN GENERAL DE OBREROS DEL TRANSPORTE

Trabajadores de todos  
los países: ¡Uníos!!

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:  
PIAMONTE, 2 (CASA DEL PUEBLO)  
Secretaría 17. Teléfono 27-83 M.

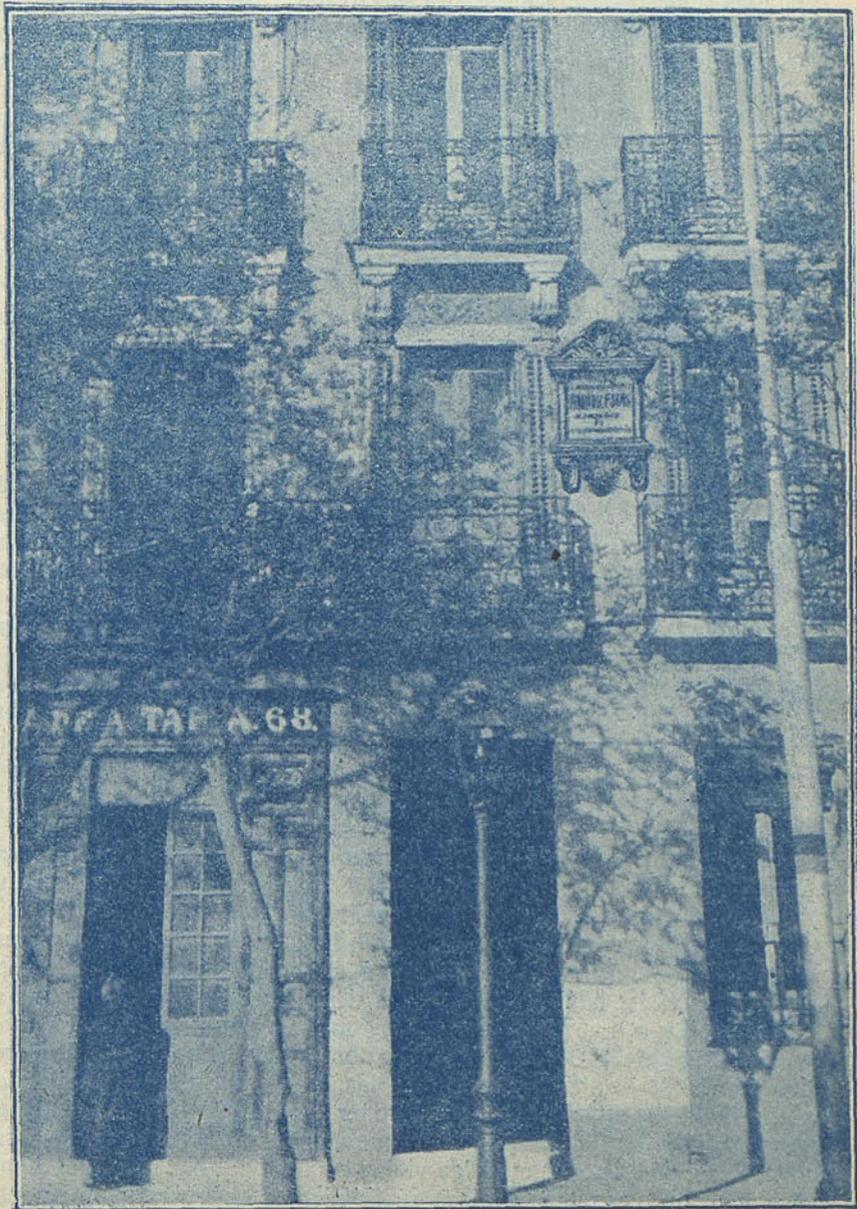
La emancipación de los tra-  
bajadores ha de ser obra  
de los trabajadores mismos

## DONDE VIVIÓ PABLO IGLESIAS

*La fachada de la casa número 68 de la calle de Ferraz, donde vivió y murió nuestro inolvidable maestro Pablo Iglesias. En la fotografía se ve la lápida que ha de recordar a las próximas generaciones que ésta fué la última morada del fundador del socialismo español. La inscripción de la lápida no se divisa por lo reducido de la fotografía, y es la siguiente:*

*“En esta casa trabajó  
y murió  
el venerado “Abuelo”  
Pablo Iglesias.  
Homenaje de los tra-  
bajadores españoles.  
1.º de mayo de 1926.”*

*Foto. A. M. y Martín.*



# Sobre la interinidad de unos cargos

NUESTRA LABOR. — EN MARCHA TODO

En estos momentos, y cuando con más o menos pasión, con más o menos entusiasmos, justificados o no, ya se han elegido los ¡cincuenta y nueve cargos directivos! (demasiados directores), y a punto de estar todos en posesión de su respectivo nombramiento... En estos momentos que nadie puede, con justicia, decirnos que queremos propagar una reelección, ni sostener un puesto, vamos a decir algo de nuestra obra en pro de la fusión.

La misma pluma que traza estas mal perfeñadas líneas escribía un manifiesto diciéndonos a los asociados de la "Unión General



*Albert William, ex presidente de la Federación Internacional de los Obreros del Transporte, quien ha sido sustituido por el camarada Cramp.*

de Obreros del Transporte", y refiriéndose a la fusión de las dos entidades:

"No se puede saber, no se acabará de comprender la labor realizada, hasta pasado algún tiempo. Cuando en la organización haya tomado cuerpo activo el movimiento renovador que ahora comenzamos, muchos de los que hoy miran esta obra con impaciencia, muchos de los que abren los ojos asustados, varios de los que pretenden cortar nuestra marcha, por temor a lo nuevo, a lo desconocido, reconocerán que el armazón fijado hoy por nosotros es y será la síntesis del pensamiento en marcha hacia otros mejores destinos reservados a la organización de los obreros del transporte. Hemos conseguido, contra todo pernicioso temporal, venciendo las inclemencias de la titánica tormenta, poner en marcha la nave social con rumbos nuevos, en avance incontenible, trocando las viejas concepciones por otras más lógicas realidades

que preparen un futuro social más en armonía con nuestros sentimientos."

Y ese es nuestro orgullo: el haber podido poner los cimientos, aunque para lograrlo hayamos tenido que pasar por toda clase de amarguras y obstáculos. No nos extraña el hecho. Fué la lucha muy cruenta, estaban muy envenenadas las pasiones, y una transición tan rápida tenía que pasar por trances poco menos que invencibles.

Hemos puesto toda nuestra voluntad, toda nuestra buena fe, y en la pelea hemos perdido personalmente afectos y hemos ganado otros; se han puesto a temple las voluntades, los sentimientos, y el caso ha servido principalmente para una depuración espiritual de las almas; quienes parecían personas ecuanimes, demuestran ser impacientes, y los que por enemigos pasaban, tienen madera de fidedigna amistad: cuestión de nombres, de situaciones, de momentos; algo como el Carnaval, en donde se disfrazan muchos para que se les conozca. Los hombres son siempre buenos si no se les da motivo de ser malos. Quien ante la prueba, ante los estímulos, ante el dolor, persiste en actitud bondadosa, es que su voluntad, educada en el bien, no se tuerce ante las pasiones de ambición y de odio...

La fusión de las dos Sociedades, que no es más que un choque brusco de dos núcleos que ante el contacto se funden, tiene su mayor grandeza el de haber descubierto pasiones escondidas, impaciencias sofocadas, poniendo de relieve más o menos tarde los valores positivos...

Antes de la fusión era muy sencillo desenvolverse en los cargos directivos. Al presentarse los conflictos y los problemas, si se carecía de capacidad para resolverlos, se salía airoso con echarle la culpa al "enemigo" de enfrente, "que el muy traidor impedía el éxito". Hay quienes para desenvolver la acción de su vida necesitan un enemigo a quien echar la culpa de sus errores, de su pobreza mental: como para que haya luz eléctrica se necesitan dos polos opuestos...

No es extraño que entre millones de hombres haya algunos que por miedo a lo desconocido, en donde el cerebro ha de funcionar más que la palabrería, donde no hay crisol hecho y la realidad lleva el timón por derroteros que obligan a crear, se tema el fracaso... No todos los hombres pueden sustraerse tan repentinamente de sus pasiones y

arrancarse la basura odiosa del rencor. Vencer las propias pasiones sólo está reservado a quienes saben sentir elevadamente. "El odio es santo"—decía Zola—. Pero los odios que preconizaba el gran novelista francés era el odio contra lo corrompido e inservible... Y seguir odiando a quienes con pasión o con error pensaron de distinta manera a nosotros, es una majadería.

Lo que más se ha censurado a quienes tuvimos la valentía, la voluntad para iniciar el abrazo colectivo, ha sido el que, al vernos unidos e identificados, fraternizáramos, dando un ejemplo vivo ante los demás...

"¡Se han echado en brazos uno del otro!"—se decía en franca oposición contra nosotros—. Y lo que era en nosotros la mayor virtud se tomaba como nefando desacierto... Si se ha hecho la fusión entre hermanos, ¿es para ir cada uno por su lado?... Realizada la boda espiritual, y para compenetrarse y entenderse, ¿es que teníamos que volvernos la espalda?

El sentimiento de que no haya algún enemigo a quien echar la culpa hace a los ilusos inventar desatinos. Dígase por quienes así lo sienten, que son contrarios a la fusión porque la armonía entre todos hace pensar en los problemas fundamentales y enfrentarse con ellos y resolverlos, pues de lo contrario se corre el riesgo de que se derrumben fingidas apariencias, nombres chirles, ídolos falsos y de barro.

Nuestro mayor mérito (si en nuestro modesto concurso cabe alguno) ha sido el sobrellevar con resignación los pinchazos, las burlas, las impaciencias de los escépticos, de los rencorosos y los intransigentes, que no sienten la sensibilidad que estimula a la acción. Y al final de nuestra interinidad en los cargos, cuando dejamos el organismo en marcha para que otros compañeros más inteligentes continúen la obra y la perfeccionen, tenemos que convencernos, ante el desbordamiento de pasiones, que la fusión no la llevan en el alma algunos individuos que,



*Señorita Cinthia Masley, hija de lord Curzon. Perteneció al partido laborista inglés. A más de aportar su inteligencia y su actividad por la causa de los oprimidos, ayuda a nuestros camaradas ingleses con cantidades espléndidas de dinero. Miss Cinthia es toda una mujer.*

aferrados en rutinas y rencores pasados, pretenden reverdecer las crudezas de una lucha intestina.

Es necesario, pues, que luchemos contra todo fetiche que pueda surgir... La lección fué dura y puede servirnos de ejemplo. Pongamos todo nuestro interés en consolidar la obra, deponiendo actitudes pasadas, cediendo en algo de nuestro derecho y procurando no desorientar a los que más o menos inconscientes, y sin haber aprendido lo que son deberes están prendidos por los posibles derechos en caso de accidente. Vivamos la realidad del momento, y pensemos solamente en el bien colectivo.

EL COMITE INTERINO

SAN ROQUE, 4

OMNIUM

Teléfono 52-66 M.

AUTOMOVILISMO - AVIACIÓN

PIEZAS PARA FORD CON GRANDES DESCUENTOS

Aceites STANDARD. - Bujías MASERATI. - Algodones. Accesorios para Automóviles.

## La fecha histórica

Fueron en tiempos ya remotos las fechas fastos religiosos; después efemérides; hoy comienzan a ser profecías. Las genealogías indo-chinas o hebreas, nos dicen que Brahma salió de un huevo maravilloso cuatro mil doscientos treinta y dos siglos antes de la noche definitiva en que acabará el universo, y el fatídico perro Sura aullará por última vez sobre los tramos tenebrosos del puente Ciesera. Nos dicen que Moisés nació el año 1571, es decir, 1352 después del Diluvio. Las fechas son dogmas que sólo interesan a los sacerdotes, a los creyentes y a los iniciados.

Al esculpirse en Paros los mármoles, la verdadera cronología comienza. Por primera vez se nos habla, no de dioses ni soberanos, sino de pueblos. En tal fecha los ideos descubrieron el hierro en el seno del monte; en tal otra se introdujeron en Eleusis los juegos gímnicos.

Todavía siguen, al cabo de los siglos, constituyendo las fechas efemérides. La historia relata dinastías, guerras, preponderancias; pero calla los sufrimientos y las espe-

ranzas de los débiles. Por fin, un albor surge con el instinto de asociación y los trabajadores comprenden que para ellos no tienen interés sino las fechas de renovación, las que son como profecías y vaticinios venturosos en la palingenesia social.

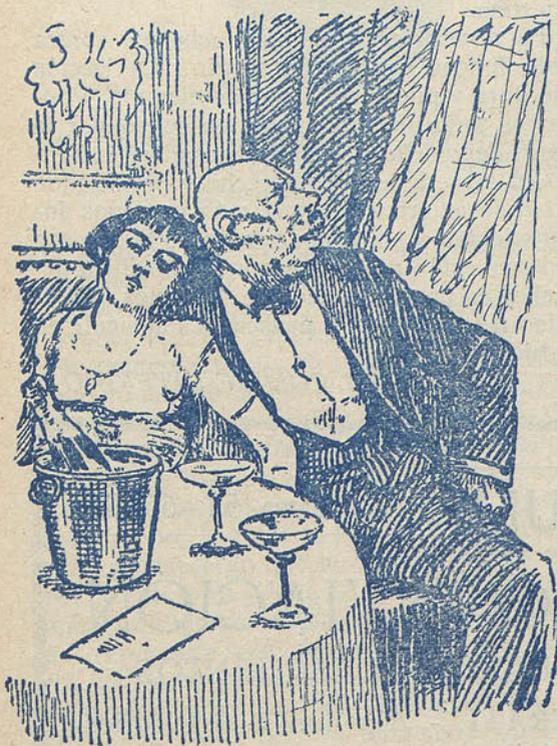
Y entre todas, la fecha del Primero de Mayo es una fecha magna. ¿Por lo que en ella hicieron los dioses? ¿Por lo que en otra análoga conquistaron los emperadores o los caudillos? No, sino por lo que en ella esperan los pueblos. Pasaron ya los idus y las nonas y sólo nos quedan las kalendas, las fechas iniciales, que representan con su fecundidad gloriosa al futuro.

Y por ser la fiesta de los trabajadores, es primero y no quince; porque es uno la fecha inicial. Y por eso es primero de mayo y no uno de diciembre; porque mayo es renovación y savia que sube y sol que resplandece y hervor que procrea.

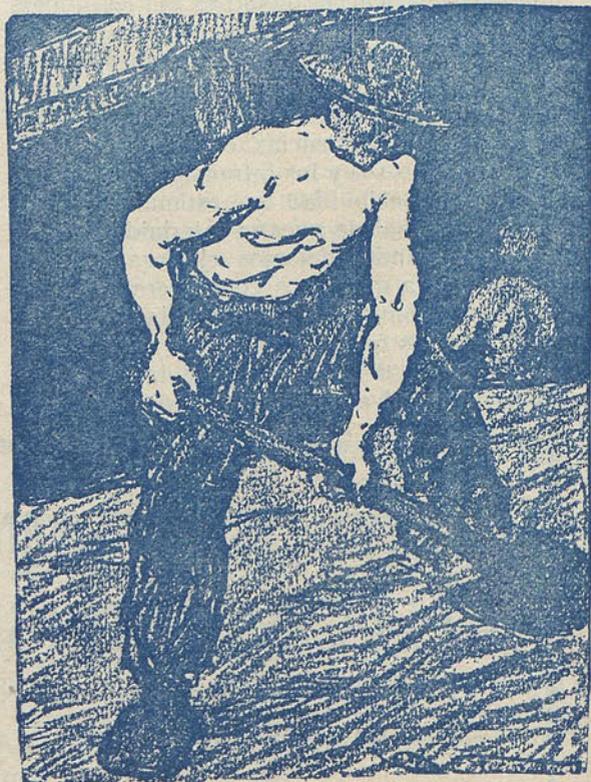
¡Oh, fecha de redención y enaltecimiento! Solamente el haberla entrevisto, concede ya a los siervos y a los humildes el derecho de conquistarla.

ANTONIO ZOZAYA  
Publicista.

### LOS DOS MINEROS



*El que consume... y no produce.*



*El que produce... y no consume.*

# Primero de Mayo

La primavera ofrece al hombre en sus anuales eflorescencias grandes enseñanzas que el hombre no sabe aprovechar, ruin rebaño que camina por los desiertos de la vida desde que el mundo es mundo, arqueando lomos bajo látigos de pastor.

Es la primavera, a un tiempo mismo, la gran anárquica, pueril e infantil revolucionaria, gallarda hembra y Dios supremo de la luz.

El invierno, acatarrado anciano, habla de nieves y de experiencias de la vida, mas, tan útil es, que deja vacío y sin llenar el inmenso libro blanco, el de la nieve que tapiza estepas, igualitaria mortaja que encamisa la atendida tierra.

La primavera viene luego a decirle que su blancura es infinita tristeza, y es muerte, y es ineptitud y acabamiento...

Se desbordan, cual corazones del amor, las yemas del florido almendro, rosas y car-

míneas; las hojas, escandalosas y nocherniegas, extienden sus tentáculos al amanecer como febriles manos que acariciarán, voluptuosas, el seno erguido de la fecunda tierra... Chillan su orquesta de luz claveles y rosas; amapolas rojas y violetas viudas del invierno...

Toda planta es barricada de revolución, grito de guerra y de amor...

Tan sólo, nosotros los hombres, seguimos esclavos serviles de vulgares tierras sin jugos...

Aprendamos nosotros de la primavera su estallido y su fulgor. Cerebro humano que no es eterna primavera del pensamiento, es invierno rígido, egoísta y negro, sin calor y sin amores.

¡Sea, pues, el Primero de Mayo la gran bacanal de las redenciones floridas, el pensamiento libre como el pájaro que nace y la amapola que brota goteando sangre, fecundadora savia de venganzas!

RODRIGO SORIANO

Publicista.

París.

## SEÑORES INDUSTRIALES

NO OLVIDEN que nuestros lectores apoyan a quienes anuncian en nuestro periódico.

NO OLVIDEN que la mayor venta, la expansión de sus operaciones y el aumento de su clientela consumidora tienen estrecha vinculación con nuestra propaganda.

NO OLVIDEN que este periódico representa a millares de automovilistas asociados.

NO OLVIDEN que cada uno de sus lectores maneja diariamente un automóvil.

NO OLVIDEN que somos leídos por millares de personas que directa o indirectamente viven del automovilismo.

## LAS TRES HILANDERAS

La fuerza es algo; pero no basta. La inteligencia es mucho; no basta tampoco. La fuerza sola es violencia. La inteligencia es astucia. La primera enseña los dientes del lobo. La segunda degenera en la astucia de la serpiente.

Tres divinidades, como las antiguas Parcas, tejen, en lo invisible, la trama de los destinos humanos. La una es la fuerza. La otra, la inteligencia. La otra... Tres hilos, de distinto color, forman la urdimbre de la Historia. El hilo blanco de la inteligencia va superando poco a poco al hilo negro de la fuerza. Pero hay una tercera hebra, hilo de oro, que envuelve y armoniza a las otras dos. La tercera hilandera es la Justicia.

Los hombres no pueden dejar de amarla en el fondo del corazón. Sueñan con que un día llegue a reinar sobre la tierra. Son los tiempos áureos que los libros sagrados profetizan, en los que el lobo pacerá junto al cordero y el niño jugará en la cueva del áspid...

LUIS DE ZULUETA

Profesor y publicista.

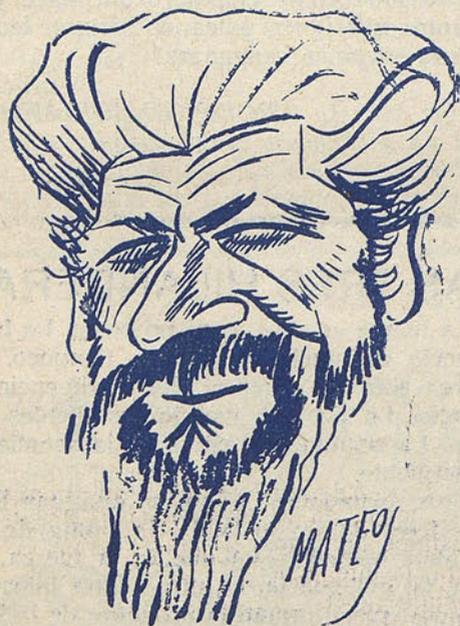
Tenemos en nuestro domicilio social desde el número 1.º de TRANSPORTE, que entregaremos a los asociados que no lo hayan recibido.

# REFLEXIONES

En este día, que el proletariado del mundo entero dedica a manifestar públicamente su gran poder y su disconformidad con el actual régimen de propiedad, de producción y distribución de los medios indispensables para la vida del hombre, es el de meditar hondamente el camino a seguir hasta alcanzar el fin ideal de la emancipación del trabajo.

¿Pueden tener satisfacción nuestros anhelos emancipadores en el régimen capitalista? No. El capitalismo es nuestro enemigo fundamental. Comprender bien este hecho social es saber situarse para combatir eficazmente al adversario.

No piense nadie que nosotros vamos a des-



truir el capitalismo, que es esfuerzo humano acumulado para reproducir un nuevo esfuerzo útil a la sociedad; vamos a transformar su manera de funcionar, haciendo que en vez de beneficiar, como hoy, a sus poseedores, beneficie al interés social. Esto implica una honda revolución transformadora de todos los elementos sociales, tanto económicos como espirituales.

¿Cómo ha de hacerse esta transformación? ¿Por la fuerza y la violencia? Estos dos elementos intervienen con harta frecuencia en las luchas de carácter político y social; pero no es la fuerza y la violencia el elemento decisivo en una revolución; es la inteligencia bien cultivada, nutrida de ideas nuevas bien formadas, con sustancia de sentimientos de solidaridad y fraternidad humana, quien de-

cide en estas contiendas. La fuerza misma es más útil, más eficaz, más fuerte cuando está bien dirigida por la inteligencia.

Imponerse bien de estos principios fundamentales es elemental para elegir luego con acierto procedimientos tácticos para la lucha que hagan triunfar nuestro interés, que es el interés del progreso humano, con poco esfuerzo, con el menor esfuerzo posible.

Economizar esfuerzos de los trabajadores equivale a acumular energías futuras para gastarlos en mayores empresas. No queremos decir con esto que el movimiento ha de ser pacífico, tranquilo, suave, no; el movimiento ha de ser lo que exijan las circunstancias políticas y sociales que lo produzcan; pero nuestro interés está en saber apreciarlas con acierto para controlar eficazmente el curso de la lucha.

La lucha existe a pesar nuestro y de nuestras buenas intenciones. Lo mismo que se forman en la atmósfera las fuertes tempestades, se forman en el ambiente social las contiendas más formidables. Conocer bien las causas que las engendran y las soluciones que puedan tener facilita el medio de dominarlas.

No nos empeñemos, pues, inútilmente en evitar la lucha, porque es imposible; la pugna de los elementos continuará hasta que el uno se imponga al otro.

Hagamos el esfuerzo mental que requieren las circunstancias para comprenderla, encauzarla y dirigirla con utilidad para la Humanidad.

MANUEL CORDERO

Ex diputado socialista.

---

## Reparación de cámaras y cubiertas

PARA

## AUTOMOVILES

RECAUCHUTADOS DE LAS MISMAS

¡PERFECCIÓN Y ECONOMÍA INCOMPARABLES!

CAMARAS Y CUBIERTAS DE VERDADERA  
O C A S I O N

## TALLERES ALEMANES

SAN MARCOS, 35 DPDO.-Teléf. 24-38 M

MADRID

---

# El arte de manejar bien un automóvil

Mucho se ha escrito y dicho sobre la conducción de un automóvil, y debemos convenir en principio que es un arte. Actualmente abundan (sobre todo entre los jóvenes) los que saben conducir un automóvil; mejor dicho, podemos asegurar que en Madrid es raro el hombre joven que no se crea en condiciones de conducir uno. Sin embargo, una cosa es conducir y otra llevar el coche con corrección por las calles y carreteras. En nuestra villa pueden apreciarse los defectos de algunos automovilistas, que no tienen en cuenta en su marcha los distintos pavimentos por que circulan, las anchuras de las calzadas, las calles transversales, la mayor o menor circulación, etc. Estos defectos, que de un modo general parecen imperdonables, adquieren un valor mucho mayor cuando el observador ocupa el asiento inmediato al conductor.

Las cualidades que caracterizan a un buen conductor son, en general, más difíciles de describir que los defectos de un conductor inexperto. Viajando junto a un buen conductor, nada extraordinario llama la atención: uniformidad en la marcha del coche, aceleraciones y paradas suaves, ni un sobresalto, ni un encontronazo inesperado a la salida de un viraje, todo parece desarrollarse automáticamente bien, y diríase que no puede suceder de otro modo, y es que el conductor domina el manejo del vehículo. Nada tan agradable en tales casos como el automóvil en su marcha seguida y un promedio envidiable de velocidad.

Pero, en cambio, qué diferencia se encuentra en el mal conductor. El mismo se da a conocer por lo que él llama su "mala estrella". Un buen día lo encontramos, y nos da cuenta que atropelló a un niño; otro día nos dice que chocó con un tranvía, o volcó al dar una vuelta, y siempre, en todos los accidentes, se ha sentido limpio de toda culpa. Siempre el objeto apareció de un modo casi milagroso en su camino, y todo fué obra de su mala estrella.

Claro está que toda regla tiene excepciones, y que el más cabal automovilista puede sufrir sus percances; pero lo cierto es que, en general, los que achacan sus accidentes a la mala suerte suelen ser los conductores imprudentes.

La aptitud, para conducir bien, es una cualidad intuitiva en la mayoría de los buenos conductores; pero, en muchas ocasiones, algunos consejos repetidos con insistencia, y un poco de cuidado y de atención en lo que

están haciendo, pueden transformar al más desastroso de los conductores en uno muy aceptable.

Sin embargo, recomendamos a los que empiezan a manejar el automóvil, se acostumbren a llevarlo con corrección desde el principio, pues toda la vida es más fácil aprender bien que tener que corregir después.

El temperamento, la habilidad y aun las condiciones físicas del interesado, influyen en su manera de conducir, y hay individuos que en toda su vida no logran llegar a manejar correctamente, pues todas las profesiones y todos los oficios tienen sus individuos que equivocaron su profesión.

Las escuelas de *chauffeurs* y los buenos amigos, que en muchas ocasiones actúan de profesores, deberían enseñar, después del manejo de la máquina, algunas reglas sobre el sentido común aplicado a la circulación. Casi todos estos consejos parecerán perogrulladas al aprendiz; pero téngase presente que el cincuenta por ciento de estas pequeñas indicaciones no acudirían a la mente del que empieza más que como consecuencia de algún doloroso accidente. El automovilista debe abarcar con su vista un largo radio, y en muchos casos debe dar más valor a lo que no ve que a lo que ve desde su asiento. Lo imprevisto no es una excusa para el buen automovilista, ya que deben ser previstas todas las posibilidades, sin contar nunca con la prudencia y destreza de los demás.

El buen conductor debe prever a cada momento la interposición de un coche grande que marchando lentamente obstruye la mitad del camino, y por lo tanto es imposible saber a ciencia cierta los peligros que éste oculta; en un brusco recodo, la presencia de otro no se advierte cuando un gran camión oculta el camino.

JUAN PRADILLO

Ingeniero de la Inspección  
de Carruajes.

---

## PEUGEOT

AUTOMÓVILES

— BICICLETAS —

AGENTE EXCLUSIVO: G. R. PENALVER

GENOVA, 11. — CASTELLANA, 10

# La formación de la Tierra y... de la organización de los obreros del Transporte

## LA HORA DE DEFINIRSE

Como la inmensidad de la Naturaleza, en sus fases de formación y de asimilamiento, ha pasado y pasa nuestra organización.

En la Edad primaria, inmensos y profundos mares, de los que emergen algunos islotes, de cuyos flancos penden algas viscosas por las que suben, arrastrándose, seres informes; tal es, en las primeras edades, la faz de la Tierra.

Nuestro mundo orgánico de los obreros del Transporte soporta en sus tiempos "prehistóricos" y, posteriormente, en su "edad secundaria", al igual que la Tierra, una atmósfera tórrida, cargada de vapores pesados como densas nieblas de confusionismos y picardías, por donde no pueden penetrar los rayos del sol de la realidad. El océano sin límites de maledicencias recubría todas las voluntades, como se recubría de densas nubes, y casi en absoluto, en la Edad primaria, lo que es hoy el Antiguo y Nuevo Mundo. Aunque la temperatura siguió siendo extensa e intensa, va descendiendo poco a poco, y el Sol va rompiendo nebulosidades hasta iluminar el triste cuadro del humano mundo, o sea de la organización del Transporte.

Crece entonces una vegetación formidable. Adquieren nueva savia las plantas. Se fusionan unas a otras. La Tierra queda en poco tiempo revestida de una exuberante frondosidad, análoga a la que hoy admiramos en algunas regiones del centro de Africa, o de Federaciones gremiales inglesas. Es una florista colosal, una selva virgen que va buscando su consolidación. Sobre los terrenos pantanosos, de aguas tibias y sucias, aún pretenden, con esfuerzo inútil, algunos helechales elevarse como los abetos de nuestras montañas. Las copas de nuestras sigilarias se balancean, por no poderse sostener sobre el nuevo suelo.

Y después de la ebullición terrestre o colectiva, algún reptil, algún cual otro arqueogosauro pretende cambiar la atmósfera, hacerla retroceder, retrotraerlo todo; pero todo ha cambiado, transformado en otro aire y en otro ambiente, caen en el balanceo evolutivo y formidable de la Naturaleza. Se consolida la Tierra, fijando a cada cosa su misión. Surgen las planicies, aparecen los arroyuelos, vense reflejas las montañas y toda la costra sólida del globo aumenta su espesor, su pujanza, oponiéndose con su ley de atracción a la enrarecida atmósfera de su Edad primaria... o de los tiempos en que algún arqueo-

gosauro inflara su arqueóloga panza... por el "bien social".

Y al llegar la Edad terciaria, en donde la Tierra, que, por su atmósfera enrarecida, pudo dar vida a los seres inferiores, permite el nacimiento de los mamíferos. Formidables e inteligentes animales, viven en paz en la esplendorosa Naturaleza... No obstante, los mastodontes sacan sus garras de macizas defensas, algún que otro megaterio de enormes patas y de aviesas intenciones, el fraleoterio y el asno de hocico descomunal; pero como aparece el hombre, porque la Tierra entra en su Edad cuaternaria, no pueden desenvolverse ni vivir los tereodactilos, ni los saurios, ni los asnos de hocico largo... Y el hombre queda sobre la Tierra hecho rey de la creación...

Y todo se consolida y cada cosa queda en donde tiene que estar. Quien es hombre, en hombre; quien paquídermo, paquídermo...

Todo se define: arroyuelo, montaña, elefante o fiera... Cada cual ha nacido para una cosa...

Hicimos la fusión los obreros del Transporte. Ni amigos ni enemigos somos. Quien por enemigo se tenga, él sabrá por qué...

O arroyuelo, o planta, o montaña. Hay que definirse. O se es hombre, o se es rinoceronte.

El asociado de "La Unión" no es hoy el ser de antes. Según la ciencia darwiniana, el hombre descende de algunos animales de la época terciaria. En la fusión cambiamos la época preparatoria y hemos llegado a una nueva fase. La ciencia relega al Génesis. Con la fusión de "La Velocidad" y "La Unión", el asociado no es el pelele movable a las ambiciones personales de los *ídolos*, como el hombre, en la Edad cuaternaria; no es el barro vivificado por el soplo divino, sino una especie perfeccionada que de un átomo se convierte en hombre.

Ha llegado el momento de no dudar. O se es hombre o arqueogosauro. Se tiene alma o se tiene estómago. Se ama la fusión o se desea un río revuelto...

A. M. y M. (FORMALITO)  
Chauffeur.

¡¡CASA CODES!!  
Michelin-Dunlop-Sood Buick. Accesorios de Automóvil. Neumáticos de ocasión. BARATÍSIMO CARRANZA, 20

# FIESTA

En otro tiempo era el cronista un narrador de hazañas de monarcas y proezas de capitanes intrépidos, o seráfico cantor de las glorias de algún bienaventurado siervo del Altísimo.

Ahora, por dicha nuestra, cambiáronse las épocas. Es otra la epopeya y son otros los héroes.

La batalla es continua y ruda. Enormes son los esfuerzos de los luchadores en la tremenda guerra del vivir. Infinitas las víctimas caídas.

Así, cuando llega el momento de hacer constar que la legión que avanza ha llegado a una ciudadela, el cronista, al tiempo que apunta en sus papeles la victoria, quisiera tener como nuncio y vocero de esa buena noticia la heráldica trompeta con que lanzar a todos los vientos la nueva triunfal.

Hoy, día Primero de Mayo, celebran su fiesta los obreros. En la santa y humana religión del trabajo y del bien, es esa fecha lo que para los católicos el día de la Natividad o el de la Pascua. Conmemoraciones de nacimiento o de resurrección. Y como el dogma del bien, es credo de belleza y de amor, tiene también la fecha de su fiesta una grata remembranza pagana. Es el día en que se celebra con el triunfo de la primavera el triunfo de la tierra fértil y pródiga que se cubre de flores como promesa de los frutos.

PEDRO DE REPIDE

Cronista.

# Manufactura

DE

# Caucho

# VICTORIA

GOYA, 67

Tel. 881 S.

DIRECCIÓN. { Telegráfica: **VIVER**  
Telefónica:

Neumáticos. } de todas marcas.  
Bandajes ... }

Accesorios.

Renovación de neumáticos.

Reparación de cubiertas y cámaras.

Vulcanización.

Montaje de bandajes.

Distribuidor exclusivo de los  
NEUMÁTICOS Y BANDAJES

# UNITED STATES

FABRICACIÓN DE CÁMARAS

# VICTORIA

DISOLUCIÓN Y PARCHES RÁPIDOS

# VICTORIA

# TRANSPORTE

REVISTA MENSUAL ILUSTRADA

ORGANO DE LA UNION GENERAL DE OBREROS DEL TRANSPORTE

Director: ANGEL MARTÍN Y MARTÍN

## TARIFA DE PUBLICIDAD

TAMAÑO	Trimestre.	Semestre.	Año.
Primera cubierta.....	225	400	775
Segunda ídem.....	175	325	600
Tercera ídem.....	150	240	450
Cuarta ídem.....	125	225	375
Una plana fuera de texto.....	115	200	350
Media plana ídem.....	75	140	225
Cuarto de plana ídem.....	50	95	175
Entrefilet a columna.....	50	95	175
Cuarto de plana en el texto...	75	140	225

Planas centrales en colores y planas en el texto a precios convencionales

Número suelto, 50 céntimos

## Unas líneas para TRANSPORTE

Mi deseo hubiera sido tener suficiente capacidad para, al transcribir a este número extraordinario de TRANSPORTE unas líneas, que éstas hubieran llevado a la clara comprensión de mis compañeros lectores la torpe pero sincera expresión de mi pensamiento, en lo que a la unificación de nuestra clase se refiere.

Dura ha sido la lección recibida en la lucha fraticida varios años sostenida por los elementos productores del arte rodado madrileño.

Sería una insensatez imperdonable para todos que esta lucha continuase, y si los hombres pertenecientes a esta modalidad, unos por ambición, otros por ignorancia u otros por impotencia permitieran resurgiesen nuevamente las antiguas luchas habidas, sería mucho mejor firmasen su desaparición entre la clase proletaria antes de imponer un ignominioso baldón a esta organización, a los hombres que padecieron hambres y persecuciones para constituirla y a la organización que hace años viene recogiendo en su seno a todos los trabajadores organizados, que se titula Unión General de Trabajadores de España.

Señalar males, hombres, ideas o procedimientos, hoy sería caer en la candidez de propagar una determinada tendencia.

Hoy todos, dirigentes y dirigidos, aspirantes a dirigidos o a dirigentes, estamos definidos, puesto que la actuación de unos y otros bien clara está.

Al que estas líneas escribe, le queda la satisfacción que comparte con varios hombres de buena fe, de haber cumplido con un deber de conciencia social y particular.

Los elementos del Arte Rodado estaban divididos; hoy estos elementos están agrupados, compactos materialmente, moralmente tardarán en estarlo; la lucha ha sido dura, las heridas producidas en la misma van saturándose poco a poco; de vez en cuando, por no ser radicales en su curación, ábrese alguna, y esto, naturalmente, entorpece la consolidación rápida que necesitamos.

De todas maneras, la gravedad del mal ha desaparecido, la tendencia divisionista ha sido quebrantada radicalmente, las diferencias de criterio subsistirán, qué duda cabe, y que entendemos deben existir, porque es necesario que haya lucha, porque lucha es vida, siempre que esta lucha esté alejada de la defensa e implantación de *ídolos*.

Los *ídolos* producen fanáticos, y el fana-

tismo lo hará desaparecer la idea democrática que todo proletario debe llevar dentro de su corazón y su cerebro.

¡¡Camaradas todos!! Los hombres modes-



MANUEL GONZALEZ

tísimos que aun con grandes deficiencias hicimos la fusión de los obreros del Arte Rodado, solicitan de vosotros la consolidéis y, atentamente, sin pasión, descubráis los camaradas capaces de alentarla, sostenerla y engrandecerla.

La fiesta del trabajo del año 1926 la recordaremos jóvenes y viejos con la íntima satisfacción del deber cumplido por parte de todos, y seguramente como uno solo cortaremos radicalmente el paso al... malvado que quiera nuevamente dividirnos.

¡¡Viva la Unión!!

Vuestro y de la causa,

MANUEL GONZALEZ

Presidente interino de la Unión General de Obreros del Transporte.

Mayo 1926.

---

## M A R C O S

Oficina para matricular automóviles,  
camiones, motos y obtener carnet para  
sus conductores

S. Felipe Neri, 1 tienda (esquina a  
Mayor).-Teléfono 33-63 M.

# VOLUNTAD

La escena representa una pequeña plaza de pueblo. A la derecha del espectador y en primer término, una casita baja, de aspecto sombrío; un tejadillo con rojizas tejas cubre la puerta, y en la cual existen dos bancos de piedra. De frente y en segundo término, se distingue una acometida de varias callejas con árboles, y salidas por las dos laterales. Es la caída de la tarde.

*Elena, sentada a la puerta de la casuca, hace labor. Jorge, sigilosamente, se presenta, y Elena hace un mohín de sorpresa.*

Jorge.—¿Te asustas, Elena? (*Se acercan.*)

Elena.—(*Turbada.*) No...; no lo creas, no...; es que... (*Titubeante.*) vamos... que creí que era otro...

Jorge.—(*Con impaciencia.*) ¿Quién creías tú que era?

Elena.—No sé... Nadie... No me figuraba nadie... (*Como aparentando serenidad.*) Pero ya no tengo miedo; ya estoy tranquila...

Jorge.—A ti alguien te hace sufrir, Elena. (*Receloso.*)

Elena.—No, nadie... Pero ¿a ti qué te importa eso? Déjalo... ¿Por qué has venido, Jorge?

Jorge.—¿Y tú me lo preguntas? Vengo por amor, que eres tú; por belleza, que eres tú también. Hay algunos momentos que no quisiera venir; pero una fuerza potente y misteriosa me arrastra hacia aquí, y una voz que, incesante, suena en mis oídos y que me dice que venga, que tú me necesitas, que te hago falta, y vengo; vengo por tí, porque tú me atraes, porque quiero ver si estás triste para ponerte alegre..., porque te quiero, Elena; ya sabes por qué vengo.

Elena.—(*Suspirando.*) ¡Ay, Jorge! ¡Te hallo muy contento!...

Jorge.—Contigo no puedo sentir tristezas; mis penas me parecen alegrías cuando las sufro por ti... Sufrir por amar es gozar grandemente. (*Elena se turba como si la tristeza de algunos recuerdos la torturaran.*) (*Notando la turbación de Elena.*) Pero, ¿qué tienes? Tú has llorado, te hallo tan agitada, tan demudado tu semblante... Tú me ocultas algo, Elena. Desahoga en mi amante corazón todas tus penas y contrariedades; yo, gustoso las tomara, y sería feliz con poderte servir de consuelo. (*Pausa.*) ¿Pero no hablas?

Elena.—(*Esforzándose en sonreír.*) No...; nada; no sufras..., no me ocurre nada...

Jorge.—¿Tienes miedo?... ¿No te parece

bien que haya venido? ¿Acaso dudas de mí? (*Con dulzura.*)

Elena.—(*Aparte.*) ¡Ya no puedo más, Dios mío!

Jorge.—El amor es un fuego que abrasa a los amantes que esperan; el mío es imperecedero... ¿Me amas tú así? Dime...

Elena.—¡Tantas gratitudes te debo!

Jorge.—Si ahora no se trata de eso... (*Como si tuviera una nueva idea.*) ¿Quieres a algún otro hombre?...

Elena.—¡Jorge!

Jorge.—Perdona, querida, yo jamás sospeché de ti...; pero ¿a qué esta frialdad? ¿A qué este silencio?... (*Elena, con gran ansiedad, da muestras de querer hablar.*)

Elena.—Jorge: El corazón se me parte ante los desvíos de la suerte, y no puedo hablar; no acierto a explicarme lo que dentro de mí ocurre... Algo, Jorge, se antepone a la dicha soñada, a nuestro risueño porvenir..., y aunque siento enojarte, tengo el ineludible deber de decírtelo...

Jorge.—¿Qué ocurre?...

Elena.—Tú no dudarás que siempre te he querido como se puede querer en el mundo.

Jorge.—Nunca lo he dudado...; pero ¿a qué viene eso?...

Elena.—Escucha: nuestro amor siempre ha tenido por fin unirnos.

Jorge.—¿Quién lo duda?...

Elena.—No pudiendo efectuar nuestra unión, nuestro amor no encierra finalidad pura...

Jorge.—Aquí media un tercero. Las asechanzas del patrono de tu padre y las intrigas de las gentes, ¿te han vencido acaso?

Elena.—Yo jamás presté oídos a preten-

## ¡¡Neumáticos y Bandajes!!

Marcas Dunlop, Cord Michelin, Camblé, Goodrich Cord, Good-Year Balon. Ajax Cord, Bergougnan, Cord.

¡¡ÚLTIMA FABRICACIÓN!!  
¡¡Para comprar barato!!

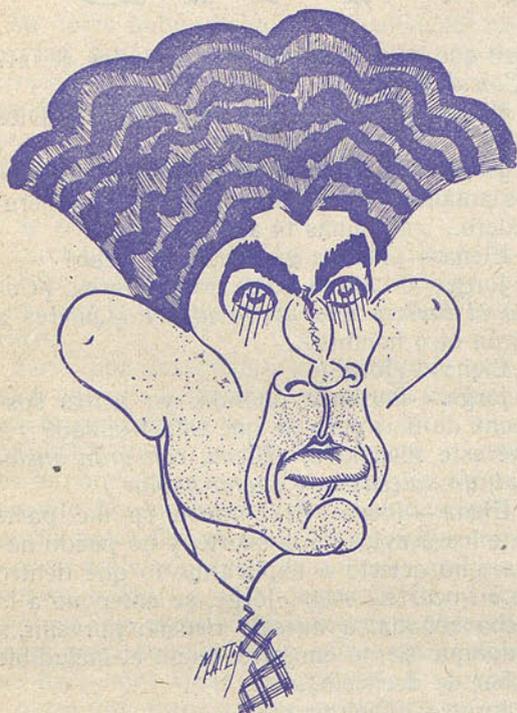
CASA ARDID

Génova, 4. Teléfono 19-26 J. Madrid  
Exportación a provincias.

Nuevo Garaje: VILLAMEJOR, 5. ¡El mejor!

siones vanas ni a los dichos vulgares... Ya no son sólo ellos; es el pueblo entero; es el destino... ¡Es mi padre, Jorge!

Jorge.—(Con sorpresa.) ¡Tu padre!



ANGEL MARTINEZ Y MARTIN

Secretario de La Unión General de Obreros del Transporte.

Elena.—El, que lo quiere, porque presagia desgracias que nos han de venir... ¡Yo quiero prever, yo quiero evitar algo que nos amenaza! Yo quiero, con mi sacrificio, salvar a mi padre, salvarte a ti, que sois los únicos por quien yo vivo...

Jorge.—(Contrariado.) ¡Sin tu amor para mí no hay salvación posible! ¡Pero aún hay esperanzas! (Con mesura.) Escucha, Elena: comprendo lo que te obliga a tan ingrata determinación. Nada me coge de susto, más cuanto que yo estoy azeado a las dificultades. Sólo aquel que sueña dichas, puede la realidad trocar en desengaños. Nos esperan muchos sufrimientos; nada importa. Sufrir por algo grande es la única felicidad que existe. Gozar es lo más difícil: lo que nadie ha aprendido aún... No somos nosotros los culpables, no es tu padre el que se opone, es la sociedad que abre un abismo entre los enamorados, que pone la valla de las conveniencias para que todo sean odios en la vida... Nada temas, pues, Elena; yo agradezco tu sacrificio; mas no llegarás a él por ese camino. Nuestro sacrificio pide otros derroteros.

Elena.—¡Tú no conoces a estas gentes; tú

no sabes lo malas que son! ¡Todo son hablarías!

Jorge.—Porque las conozco sé que tu sacrificio sólo serviría para llenar los deseos de algunos necios... Contra los malos hay que defenderse con valentía.

Elena.—Es verdad. ¡Pero tengo miedo! ¿Para qué nos habremos conocido nunca?

Jorge.—¿Para qué?... Para amarnos sin fin...; para juntar labios con labios, corazón con corazón, alma con alma; para comprendernos; para eso, para ayudarnos en todo...; para hacer frente a las contrariedades, desafiándolas con valentía y vencéndolas con éxito... ¿Me arrojaste acaso de tu corazón?

Elena.—¡Si yo misma no podría!

Jorge.—Pues ya lo ves: nos amamos, ¿qué nos importa lo demás? No hay valla posible para un amor verdadero. Donde hay voluntad, no pueden existir obstáculos. Cuando, abandonado de todos, en medio de este infame mar de desigualdades, extraviado en el laberinto de una sociedad pródiga en alabanzas para unos y madrastra para otros; cuando, huérfano y solo, caminaba yo a la ventura, sin una voz cariñosa que me aconsejara, ni una mano amante que me previniera, impulsado por la necesidad humana del vivir por conservar una vida que no sé por qué tenía tanto empeño en guardar, ¡lloraba por tantos desprecios como recibía! Aquellas lágrimas eran mi primera protesta contra las corruptelas de los egoísmos humanos... Y yo, que nací para amar y para ser amado, nunca supe lo que era una buena amistad... Sólo cuando desperté del letargo de la infamia, esa madre de todos los desheredados que se llama necesidad, me impulsó un nuevo amor, un grande espíritu, que, recogiendo todas mis facultades para condensarlas en una sola, me infundió grandes deseos de aprender... En todo encontraba yo alguna enseñanza. Recuerdo que un día, trabajando en la construcción de una carretera, un buen hombre, ya viejo, que en compañía mía trabajaba, viendo mis deseos, se comprometió a enseñarme a leer, y así lo hizo. El me corregía las faltas en la lectura; me daba periódicos, que yo leía con fruición; un día, dándome un libro, me dijo: "En el mundo hay muchas injusticias que reparar... Preciso es aprender mucho para conocerlas... La humanidad empieza a libertarse de sus antiguas ligaduras... El mundo está necesitado de sabios; pero sabios de la práctica: los sabios del hacer, que sepan unir la acción a la palabra. Tú eres listo, tú eres estudioso y debes aprender... La sabiduría es la única riqueza del mundo, porque no tiene límites, ni peligros. Toma este libro: por él aprenderás a conocer a los hombres, a re-

chazar lo que es injusto y a no transigir con lo que es falso..." Aquel pobre viejo era un sabio.

Elena.—Sería muy bueno también.

Jorge.—Como lo son los que parecen malos... Hace mucho tiempo que no sé de él... Se habrá muerto tal vez... De sus enseñanzas, de sus consejos, bien me acuerdo; a él le debo mis grandes ideales... *(Pausa.)* ¡Si yo hubiera tenido un solo beso de mi madre y un consuelo de mi padre! ¡Pero todo me faltó!... Yo sabía que estaba solo, que nada tenía que temer... y odiaba mucho..., yo no sé a quién: a mi destino, a mi suerte; de mi odio brotó un espíritu de rebeldía que, cernido a mi cuerpo, le sentía dentro de mí, porque deseaba luchar, luchar mucho contra, ¡qué sé yo!..., contra todos los hombres... Nada me amedrentaba...; tenía momentos en que me electrizaba de gozo mi entereza sobrehumana y mi grande voluntad. Aproveché el tiempo como el oro. Me despedí de recreos, de las bacanales del arroyo, de las tentaciones de la calle, de los amigos, y me dignifiqué absorto entre las meditaciones y el estudio de libros que alcanzar podía. Me creía dichoso, me sentía grande al verme con fuerza para no imitar a tanto imbécil que de taberna en taberna preparaban los funerales de sus familias...

Elena.—¡Qué abnegación la tuya! Pero tus verdades al pueblo asustan. Dicen que eres anarquista. Te temen.

Jorge.—Quién dice espantarse, es el primero que cree en la verdad de mis asertos... Pero qué importa que los farsantes teman la verdad, si los esclavos abren los ojos y la escuchan? Hoy me atienden y me siguen los mismos que en otros tiempos de mí se asustaban... Continuaré peleando, continuaré en la lucha hasta vencer; tú me ayudarás, alentándome con tu cariño, como lo hiciste otros días, cuando todos de mí se mofaban, cuando

tú compartías conmigo todos mis dolores, todas mis amarguras... Sois vosotras, sois las mujeres, las que habéis de ayudarnos, con vuestros cuidados, con vuestras sonrisas y amores, a regenerar el mundo... Sois las más necesitadas, pues a más de ser esclavas de la miseria, más aún sois esclavas de la ignorancia.

Elena.—¡Ah, Jorge, si todos los hombres fueran como tú!...

Jorge.—Pronto lo serán... No está lejano el día en que, libre la mujer de rutinas domésticas y prejuicios religiosos, aprenda a caminar con firmeza... Sólo entonces podrá haber una sola clase, varones y hembras, pero todos libres...

Elena.—¡Tus palabras me llegan al alma, Jorge! Siento, al escucharte, que todos mis pesares se alejan y que un hálito sublime, que llega hasta el corazón, me impulsa, me obliga a seguirte... *(Con arrobamiento.)* ¡Yo no puedo huir de tí, Jorge, porque estoy sujeta a tí por la red misteriosa de lo desconocido; porque vivo tu vida, y nada podré ser sin tí!... Ya nada temo: ¡manda!, dime qué he de hacer, pues como sé que he de sacrificarme, mi sacrificio será tan sólo para seguirte. *(Se dan las manos, muy juntos, identificados, bajo el paroxismo de una gran pasión amorosa.)*

Jorge.—¡Gracias, Elena adorada! Elevemos nuestra grandeza de alma; que por encima de todas las miserias humanas está el espíritu que nos anima de tantos mártires consagrados a la gran redención... *(Y, confundidos, vanse ambos lentamente, cuyas siluetas se difuminan hasta perderse entre la vespertina oscuridad del atardecer. Dos almas que se libertan presagiando una nueva vida...)*

ANGEL MARTIN Y MARTIN

Secretario de la U. G. O. T.

R. RIVERO Y COMPAÑÍA IMPORTADORES DE ACEITES, GRASAS Y ALGODONES

Almirante H. Pinzón, 8.—HUELVA



Únicos fabricantes en España de las Balitas Patentadas número 93.793 de algodones de limpieza, blancos y de color, de 1, 2 y 5 kilos.

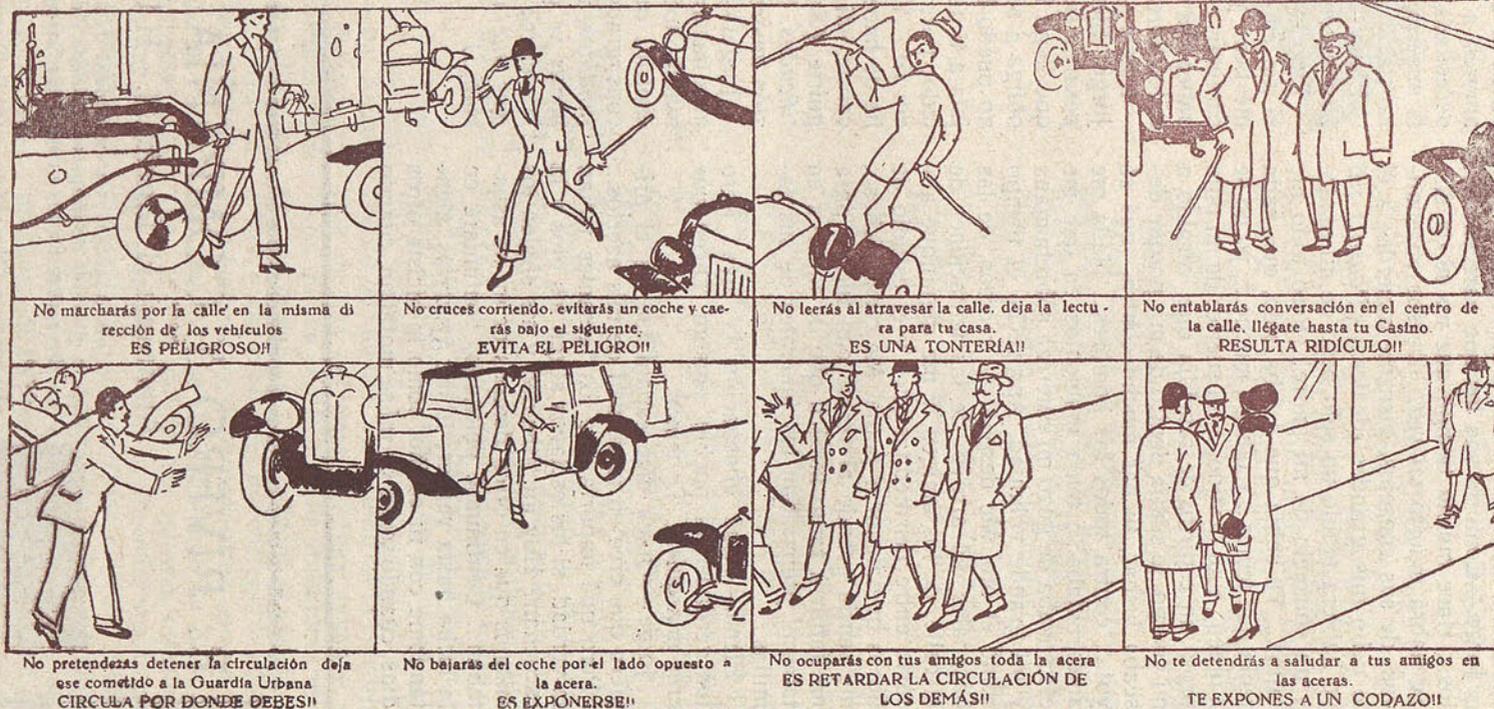
De venta: En los principales Garages, Ferreterías y almacenes de maquinaria.

Depósito en Madrid de estas Balitas Patentadas. Agente don Luis Juando. **Gaztambide, 29, 2.º—Teléfono, 22-95 J.**

¡Mecánicos y Chauffeurs, pedid estas Balitas y obtendrán además de eficacia, comodidad, rendimiento y economía, otras ventajas!

# CODIGO DEL PEATON EN LAS GRANDES CIUDADES

## LO QUE NO DEBE HACERSE



## LO QUE DEBE HACERSE

<p><b>Marcharás siempre por la acera de la derecha. FACILITARÁS LA CIRCULACIÓN!!</b></p>	<p><b>Si te detienes, colócate al lado de las fichadas. PERMITIRÁS EL PASO A LOS DEMÁS!!</b></p>	<p><b>Evita acercarte a los vehículos que se detienen. NO TE MANCHARÁS!!</b></p>	<p><b>Atraviesa las calles siguiendo las aceras y por el lado más estrecho. EVITARÁS DETENCIONES!!</b></p>
<p><b>Antes de abandonar la acera observa el sentido de la marcha. NO CRUCES LA CALLE SIN HACERLO!!</b></p>	<p><b>Atraviesa las calles en sentido normal a la acera. NUNCA OBLICUAMENTE!!</b></p>	<p><b>Espera la señal del Urbano para cruzar. NO DESATIENDAS SUS INDICACIONES!!</b></p>	<p><b>Para atravesar la calle, emplea los pasos subterráneos o las bandas marcadas en el firme. ES UN DEBER TUYO!!</b></p>
<p><b>Si no hay burladero, atraviesa la calle en dos veces. OBSERVA EL SENTIDO DE LA MARCHA!</b></p>	<p><b>Cuando atraveses la calle dirige tu mirada al conductor. PASARÁS CON SEGURIDAD!!</b></p>	<p><b>Permanece sobre la acera para hacer señal al Conductor. LO EXIGE LA BUENA CIRCULACIÓN!!</b></p>	<p><b>Espera sobre la acera la parada del autobús. DE LO CONTRARIO OCUPARÁS UN ESPACIO QUE NO ES TUYO!!</b></p>

# TIERRA LIBRE

La conquista del aire lleva aneja una cuestión de la mayor importancia y que en España alcanza la categoría de problema: los campos de aterrizaje.

En nuestro país existen pocos aeródromos.

No cabe duda de que hay muchos más que esos seis trozos de tierra donde poder rendir un viaje aéreo; pero tampoco puede caber duda acerca de la insuficiencia de ese número de aeródromos, si, como parece al menos, ha llegado el momento para España de "ver volar".

Mientras la aviación evoluciona y se llega a conseguir que los aparatos puedan aterrizar lentamente, las dimensiones y orientación de los campos utilizables como etapa eventual o prevista, han de ser de bastante consideración.

Además deben existir en considerable número, cerca de las urbes y en medio de los campos, pues la parada del motor por avería no ha de producirse donde convenga al piloto...

Es, pues, indispensable ir pensando en establecer rápidamente esos campos de toma de tierra eventual o prevista, y conviene que sea el Estado quien adopte las medidas oportunas para su establecimiento. Entre otras razones, porque será preciso que esos terrenos pertenezcan en absoluto al Estado para que puedan ser libremente utilizados por cualquier aviador militar o civil, español o extranjero.

Ha de ser, por tanto, el Estado quien cuide de su vigilancia, quien ejerza la policía de los navegantes del aire, los cuales son, además, muy fácilmente vigilables, precisamente por la necesidad en que se encuentran de... tomar tierra en alguna parte.

Es preciso, además, considerar que el valor de los millares de hectáreas de superficie que esa red de aeródromos representa, alcan-

zará cifras importantísimas, que únicamente el Estado puede sufragar, puesto que todos esos lugares de aterrizaje no serían explotables, ya que de establecerse algún derecho, éste había de ser insignificante. Mejor fuera que ningún gravamen se impusiera para no empañar la pureza de la hospitalidad. Los extranjeros podrían sufrir el mismo régimen que sus naciones establecieran para nuestros aviadores en sus territorios.

Y siendo, por todas esas circunstancias, un valor *directamente* improductivo, sólo el Estado puede encargarse del desembolso correspondiente a la adquisición, por todos los medios coercitivos legales, de aquellos terrenos considerados por quien corresponda convenientes para establecer la red española de estaciones de toma de tierra de aeronaves.

Nunca mejor ocasión de aplicar, para la intercomunicación de estos aeródromos, la telecomunicación sin hilos, entre otras razones por ser éstos muy molestos en las proximidades de los campos de aviación.

Mientras no tenga España más que los actuales aeródromos organizados y los que la Naturaleza haya buenamente dispuesto en nuestros territorios, los grandes viajes aéreos sobre España serán, como lo son hoy, sumamente arriesgados.

Y ya que no se pueda prescindir, por ahora... de las cadenas de montañas, ni se haya descubierto el medio (que ya se descubrirá) de tomar... roca en los picos de las sierras, lo menos que se puede hacer, aquí donde la mayor parte de la superficie del campo está inculta, es disponer unos cuantos centenares de aeródromos, invirtiendo en su adquisición las pesetas que, más brevemente y sin ningún provecho, pudiera acaso arrancar la influencia política al Tesoro público para subvencionar otros servicios de menos importancia.

¡Aire libre y tierra libre!

R. RUIZ FERRY

Director del *Heraldo Deportivo*.



**SUMINISTROS G.F.G.**

teléfono 22 - 23 J.

ACCESORIOS  
PARA AUTOMÓVILES  
MALASAÑA, 11 (frente a Maravillas)

Importación directa de los principales centros de producción de Alemania, Francia y América.

Dirección telegráfica: GARCIFRUTOS

M A D R I D



### UN RECUERDO

Ya terminaron las ovaciones, los discursos, los banquetes y todas las entusiastas manifestaciones que los pasajeros del "Plus Ultra" iban levantando a su paso por cuantas poblaciones americanas y españolas visitaban. Ya se han separado los aeronautas a quienes el azar reunió para una empresa extraordinaria y memorable. Poco a poco irá el olvido dejando su sedimento en los corazones hoy entusiasmados, y día llegará en que sólo recuerden el viaje los cuatro actores, sus familias y algún que otro profesional. Ello es ley de la vida y no debe sorprender a nadie.

Pero queremos nosotros que en las páginas de nuestra revista quede por siempre un cariñoso recuerdo para el mecánico, para el compañero, que sin lograr las apoteosis (sin duda merecidas), de Rada, y sin haberse

visto, como él, agasajado con toda clase de obsequios, incluso una respetable cantidad de dinero (no menos merecidos), perdió la vida oscuramente, sin hallar un gesto de compasión entre los entusiasmos de la muchedumbre, en el mismo momento en que de seguro, lleno su corazón de gozo por el triunfo de un camarada, acudía, contento, a darle la bienvenida.

¡Descanse en paz el infortunado mecánico de la base aérea de Barcelona, que al incendiarse el aparato en que acudió al puerto de Huelva a saludar a su compañero, pereció entre el agua y el fuego, durante aquella entusiástica ceremonia en que los clamores de la multitud frenética aclamaba a los pasajeros del "Plus Ultra"!

¡Descanse en paz! Y sean estas líneas un respetuoso testimonio de adhesión al dolor de sus familiares.



1492-1926.—La "Santa María" y el "Plus Ultra".

Por C. Bertuchi.



Las dos civilizaciones.

Dibujo de Bertuchi.

## LOS HIJOS DEL SOL

¡También yo sé y veo algo! Veo cómo la vida crece y se desarrolla; cómo, replegándose en mi insaciable espíritu, me descubre sus maravillosos secretos: me contemplo amo de muchas cosas y sé que el hombre concluirá por ser el señor de todo. Todo lo que hago se inspira en una suprema armonía: los hombres multiplican de día en día las exigencias de la vida... Bajo los abrasadores rayos del sol se forma una masa de albúmina viviente, invisible e informe que evoluciona, se transforma, y de donde derivan el águila, el león, los hombres... Vendrá un día en que de nosotros, de todos los hombres, surgirá un organismo majestuoso, hoy casi absurdo: ¡la Humanidad! Y cada célula particular de este organismo, cada hombre, tendrá su historia, llena de admirables conquistas del pensamiento y del trabajo humanos. El presente es la esclavitud; el trabajo libre y común es el porvenir. Siento que se avecina, lo veo ya: ¡el porvenir es espléndido! La Humanidad crecerá y llegará a su mayor edad. Esta es la vida: esto significa la vida.

Es el miedo a la muerte lo que impide a los hombres ser osados, libres y bellos. Este miedo se apodera de ellos como una densa nube

cubre de negras sombras la tierra y engendra fantasmas; él desvía a los hombres de las sendas de la libertad, del amplio camino de la experiencia.

A causa de este sentimiento, los hombres forman las hipótesis más descabelladas y atrevidas acerca del sentido de la vida: esto anula la razón y engendra el error. ¡Pero nosotros, los hombres, los hijos del Sol, surgidos de esa fuente sublime de vida, fecundados por el Sol, nosotros venceremos al terror de la muerte! ¡Nosotros, somos los hijos del Sol! ¡El Sol vivifica nuestra sangre, nos inspira ardientes, sublimes pensamientos; ilumina las tinieblas de nuestras dudas!

¡El Sol es el Océano de la energía, de la belleza, de la alegría que embriaga el alma!

MAXIMO GORKI

Novelista ruso.

## LA PALMA ESPAÑOLA

FÁBRICA DE GORRAS

ESPECIALIDAD en las de CHAUFFURS

30, PLAZA MAYOR, 30

MADRID



## EL AUTOMOVILISMO EN ESPAÑA

En la Estadística del Comercio exterior de España recientemente publicada por el Consejo de la Economía nacional hay unos datos interesantes (aunque no muchos) de la importación de vehículos con motor de explosión durante el año 1925.

Merecen estos vehículos—a causa, según se dice, de los atropellos—la animadversión de las gentes, la escrupulosa reglamentación por parte de las autoridades y una persistente y encarnizada campaña de Prensa, que ha llegado a no perdonar comentario—directo o irónico, airado o reflexivo—siempre que un auto da algo que decir, sean los que sean la causa y el resultado del suceso.

Parece, con estos hechos a la vista, que los automóviles no han debido poder entrar en las costumbres. Y, sin embargo, todo el mundo, incluso la gente ordinaria, los usa constantemente. Hay en ello una notoria incongruencia entre los dichos y la conducta; y la pura verdad es que, aun cuando las censuras al automóvil no cesan, con el uso, cada día mayor, que de ellos se hace, a diario vemos que las autoridades dan el ejemplo de andar en auto para el desempeño de sus funciones: no hace mucho que el auto del Juzgado de guardia hizo en Madrid un atropello; la Prensa tiene autos para sus reporteros y para la conducción de sus ejemplares, y las gentes todas, aun las capas sociales inferiores, usan largamente de los taxis y de las motos en las capitales donde hay estos servicios; y de los autos de línea para los viajes por carretera.

La razón de esta sinrazón se encuentra en la falta de criterio con que viven las masas—aun las masas de gentes ilustradas—y en el absoluto dominio de la rutina en la vida social. Las gentes no reflexionan en que el *automóvil es el ayudante mayor del progreso moderno*, en mucho más alto grado que el ferrocarril, cuyas enormes deficiencias de empresa carísima y negocio ruinoso (díganlo los cuantiosos anticipos del Estado), ha venido a remediar en gran parte. La ignorancia egoísta que anida en el fondo de cada hombre, aun cuando habite en una ciudad civilizada a la moderna, despierta en él unas ganas enormes

de zurrar a todo el que va de prisa; de matar a tiros a la liebre que corre; de arrojar un palo entre las piernas de un caballo que galopa; de apedrear los cristales del coche que pasa. Este fondo de ruindad explica el odio al auto por parte de las gentes y el que las autoridades consideren a todo el que guía un vehículo de motor mecánico como un presunto criminal. Este calificativo “presunto criminal” lo he recogido yo mismo de labios de un juez de Madrid. Y a muchas personas ilustradas, una de ellas director de periódico, he oído decir que debiera autorizarse a los ciudadanos para usar pistola con que matar a un chófer. Rutina simplista.

Pero la estadística no confirma este odio. Sin contar con que en España se fabrican automóviles y neumáticos, la importación de motocicletas, coches y camiones del extranjero va en aumento, a pesar de la barrera que les opone el arancel. Los derechos de introducción son crecidos, pero no bastan a cerrarles el paso. Los impuestos interiores y las trabas legales a la libre circulación tampoco impiden que su uso aumente de día en día.

Ambas cosas demuestran que el motor de explosión aplicado a la propulsión de vehículos ha calado tan hondo en nuestras costumbres, que es hoy un factor importante en nuestra vida social. Ya que se ve mal concebido por el odio de todos los vulgos y contrariado por el rigor de las autoridades, conságrémosle, en compensación, un poco de atención imparcial, que hartó lo merece.

AURELIO RIVALTA

Ingeniero industrial.

Repase sus magnetos  
en los talleres

**S.E.V.**

Garantizada la reparación en 24 horas.  
DÍNAMOS-MAGNETOS-BATERÍAS  
ANTONIO DÍAZ  
Príncipe de Vergara, 8. Teléfono 12-01 S. — MADRID

# UNA ENCUESTA

*¿Qué opina usted sobre la actual situación de la industria de auto-taxis?*

*¿Qué medio encuentra usted para la solución de este problema?*

*Desde el punto de vista obrero y de organización, ¿qué sistema puede y debe imperar en la explotación de esta industria?*

Todos los asociados, nuestros lectores todos, pueden enviarnos por escrito sus opiniones. Creemos que la industria de alquiler pasa por una verdadera crisis, que trae como fatal consecuencia el empeoramiento del obrero del volante. Y opinamos igualmente que urge una pronta solución, la que han de dar sus regentadores, o la propia organización obrera, que sufre sus más inmediatas consecuencias.

No queremos adelantar nuestra opinión en tanto no la manifiesten los compañeros a quienes nos dirigimos, para que, haciendo un resumen de las apreciaciones ajenas que insertemos, podamos formar el juicio acabado de esta para nosotros importantísima cuestión.

El que vengan artículos firmados por compañeros de Directiva, no quiere decir que nos solidaricemos con su opinión; de ellos responden sus autores.

## La jornada de ocho horas y el control obrero.

En "La Libertad" del 18 de abril leo un artículo del gran escritor Luis de Zulueta, en el que trata de la jornada de ocho horas y el control obrero, y como todos los trabajos de este gran pensador siempre sugieren ideas a los que leemos con el interés de aprender en la escuela de estos grandes hombres que ven en el obrero, no al enemigo del capital, sino al hombre que con indiscutible derecho a vivir bien, puesto que siempre produce mucho más de lo que consume, vive, si vivir se le puede llamar, supeditado al capital y pasando las más grandes privaciones y siempre amenazado con el paro por la escasez de trabajo.

El artículo de referencia me hace pensar en que hay industrias en las que se podía imponer el control obrero sin miedo ninguno al fracaso, si se estudia con el detenimiento debido.

La industria en la que se podría imponer este control es la del automóvil, y hoy precisamente es la ocasión de estudiar este asunto, que sería de una importancia obrera grande y de un interés social mayor.

Para imponer el control obrero en la industria del automóvil, sólo se necesita, a mi juicio, que los asociados a la Sociedad La Unión General de Obreros del Transporte abandonen toda lucha personal y se dediquen sólo y exclusivamente a defender sus derechos y cumplir fielmente sus deberes.

Un gran paso tenemos dado en pro del control obrero en esta industria, y es el de la fusión de las dos Sociedades que antes exis-

tían, y que sólo vivieron para luchar la una en contra de la otra, atacándose sus directores con saña encarnizada, con grave perjuicio para los asociados, que han perdido con luchas estériles muchos años de vida social, que pudieron aprovecharse estudiando asuntos de tanta importancia como es el del control obrero.

Es cierto que algunos de esos directores no perdieron el tiempo, puesto que a la sombra del cargo que ejercían en una de las Sociedades llegó a crearse un capital que le permite vivir hoy como un gran señor, al propio tiempo que explota la industria del automóvil con ese capital y con obreros asociados, que no se dejan beneficiar por este "nuevo rico".

Al empezar a vivir la única Sociedad obrera del arte rodado, debe procurar por cuantos medios humanos tenga a su alcance, el que no se repitan esos casos. Debemos retribuir bien a los compañeros que desempeñen cargos, en que se especialicen, dedicándose solamente al servicio de la Sociedad, exigiéndoles en todos sus actos lo menos que podemos exigir

---

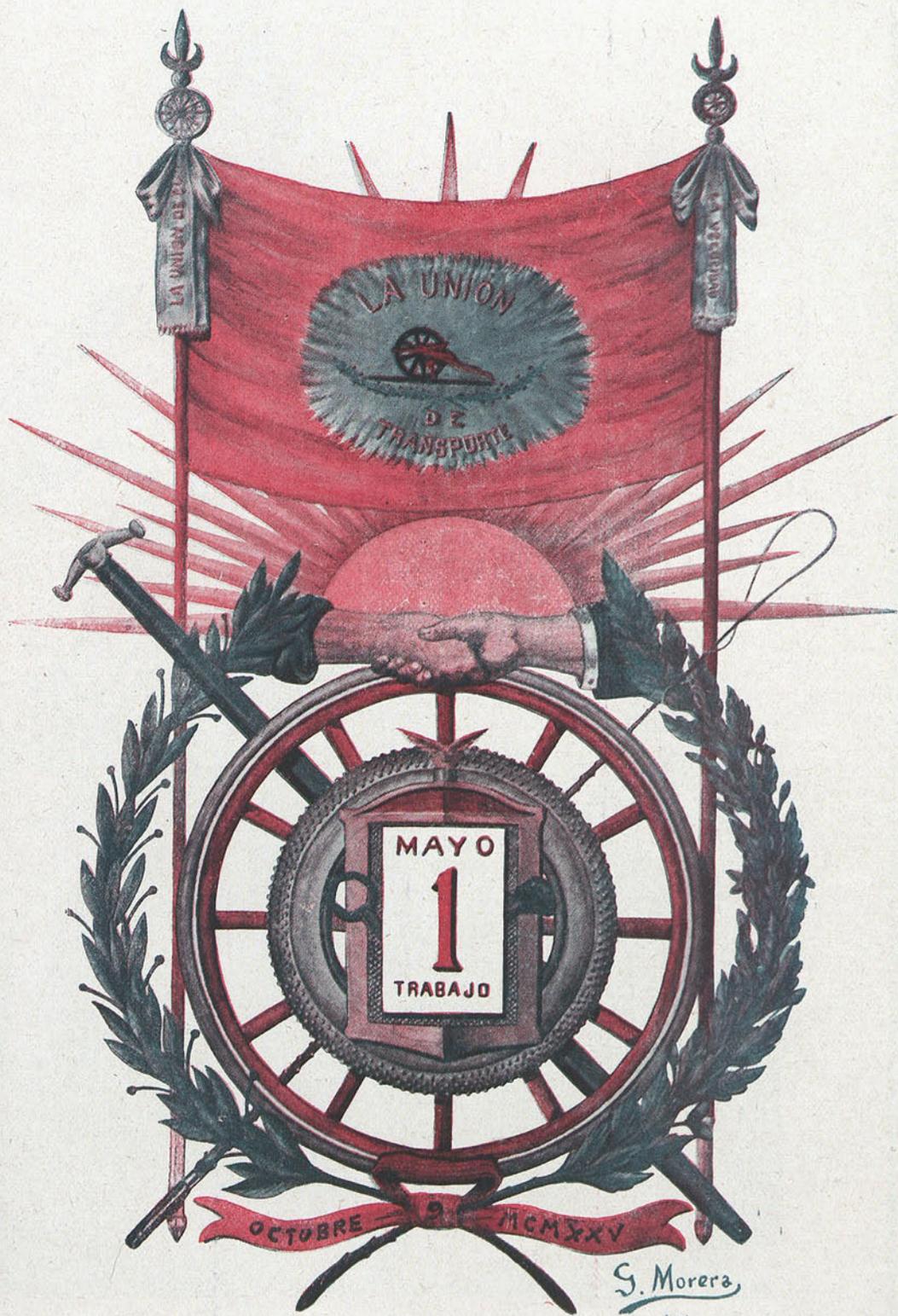
## SE VENDE

*un coche Overland. Matricula 10.980, cuatro asientos, 16 H. P. factón, con seguro a todo riesgo, a prueba.*

*Pesetas 2.500.*

LEONCIO POVEDA

Arango, núm. 8, bajo.



Bellísima y simbólica alegoría de nuestra «Unión».

*(Dibujo hecho por nuestro asociado Gregorio Morera.)*



ORGULLO, POR DEMETRIO

EL MECÁNICO.—Tengo que poner en conocimiento de la señora duquesa que el «auto» no está en condiciones, y que nos podemos matar.  
LA DUQUESA.—¡Qué es eso de «nos» podemos matar...! ¿Qué plural es ése? ¿Se atrevería usted a matarse al mismo tiempo que yo...?

# DEL HUERTO AJENO

## A CARLOS MARX

No corrompió tu corazón honrado  
la tentación del oro archipotente:  
siervo de la razón, constantemente  
a su esplendor viviste consagrado.

Triunfante el capital, y esclavizado  
quien de toda fortuna está carente,  
supo iniciar tu poderosa mente  
la obra de redención del cuarto estado.

Dejaste de existir sin el consuelo  
de ver la sociedad restablecida  
sobre las bases que fijó tu anhelo.

Mas, ya que tu ansiedad no fué cumplida,  
¡lástima grande que no exista un cielo  
que premie las virtudes de tu vida!

ALVARO ORTIZ

## A PABLO IGLESIAS

Mirad al conductor de multitudes  
en la paz de su hogar pobre y sencillo,  
sin otro resplandor, sin otro brillo  
que el austero fulgor de sus virtudes.

De las luchas las recias inquietudes  
no turbaron la vida del caudillo,  
y aquel hogar se convirtió en castillo  
que tempestades resistió y aludes.

Vedle esperar la muerte, resignado,  
cumplido ya su noble apostolado.  
Vedle rendirse al vigoroso empeño...

Y ved a la *canalla* redimida,  
a la que el hombre consagró la vida,  
velar al hombre en su perpetuo sueño...

TARTARIN

## LA INCLUSA

El león, con ser león,  
tiene condición de padre;  
el chacal, con ser chacal,  
no vive sin sus chacales.

El tigre abriga a sus hijos;  
la pantera es tierna madre;  
los buitres de las montañas  
amorosos nidos hacen.

¡Y los hombres, con ser hombres,  
han hecho unas casas grandes  
para almacenar los niños  
arrojados a la calle!

E. BLASCO

## La Justicia en un cuento

El viejo y el mendigo.

Rodeado el tío Blas de gente  
dijo: —Vaya un cuento ahora.—

Y ya iban tres cuartos de hora  
cuando él iba en lo siguiente:

—Aunque *pobre*, el juez prudente  
le hizo justicia al momento.—

Y un *pobre*, que oía atento,  
dijo al tío Blas con malicia:

—¿*Pobre*, y se le hizo justicia?  
Dice usted bien: *eso es cuento*.

R. de CAMPOAMOR

## VERDADES

Muéstrase en coche a la peatona gente  
quien debiera tirar de una carreta,  
y pasa el alfenique por atieta  
y la *buscona* por mujer decente.

Hay cobarde con fama de valiente;  
pasa el coplero por fecundo poeta;  
por rico quien no tiene una peseta  
y el idiota por ser libre y consciente.

Pasan por lobos los que son corderos;  
por cultos y corteses los cerriles;  
por talentosos los cerebros hueros;  
por estadistas cuatro zascandiles;  
y se exhibe orgulloso entre maceros  
quien debiera marchar... ¡entre civiles!

E. P. de AZPILLAGA

## El pararrayos y la cruz

—Monseñor, Monseñor, venga aquí y vea:  
en lo alto de la torre han colocado  
un invento que es hijo del pecado,  
infame aborto de la ciencia atea.

Un pararrayo, ved, se enseñorea  
sobre la cruz bendita; han profanado  
la iglesia, monseñor, pues han dudado  
de la bondad de Dios, que el rayo crea.

—Déjalo estar y cálmate, hijo mío;  
más vale precaver que llorar males;  
pues aunque temo a Dios y en El confío,  
ya es viejo y algo sordo; y los mortales  
han dado en sospechar que el mundo impío  
sólo obedece a leyes naturales.

V. S. de OLMEDO

los asociados: honradez y acierto en la administración y en la dirección de la Sociedad.

El obrero *chauffeur* que trabaja en la industria del automóvil tiene cuantos datos sean precisos para ejercer ese control: sabe lo que cuesta la primera materia, o sea el automóvil; sabe con toda clase de detalles todos los gastos que el automóvil tiene desde que se pone en explotación, y sabe mejor que el patrono los ingresos que da este automóvil. Con todos estos datos, y con la fuerza de la Sociedad, bien dirigidos, ¿qué dificultades puede haber para imponer el control obrero? No creo que exista ninguna dificultad, si se estudia este asunto con el detenimiento que merece.

Es factible en la industria del automóvil la jornada de ocho horas y el control obrero. Sólo es cuestión de estudio. Como asociado, propongo que se estudie lo antes posible este asunto, y quitemos la explotación con beneficio positivo, tanto por los impuestos crecidísimos que cobran a los industriales, como por las multas que constantemente se nos impone a los conductores.

Compañeros directores de la Organización y asociados todos: Unir nuestros esfuerzos para mejorar la clase a que pertenecemos; desechar toda lucha personal, que sólo perjudica, y, ante todo y sobre todo, evitar que salgan vividores a nuestra costa, y que este Primero de Mayo sea la fecha que se dedique al estudio del control obrero en la industria del automóvil.

UN PEQUEÑO PROPIETARIO

### Otra opinión.

Yo creo que para poder explotar, con acierto, la industria auto-taxis, opino que debe hacerse lo siguiente:

Primero. Formar todos los industriales

Venta general de accesorios para automóviles. - Lubrificantes. - Gasolina. Neumáticos y piezas de recambio

## I. García Palacios

IMPORTACION DIRECTA

Doña Bárbara de Braganza, 10. - Madrid

Teléfono 39 - 80 M.

una Compañía, por acciones, y ésta contratar con el Ayuntamiento, por un tipo prudencial, un determinado número de coches con arreglo a la capacidad de la capital; y

Segundo. Autorizar paradas independientes de coches de cuatro y de dos asientos, poniendo una tarifa remuneradora con arreglo a los gastos e ingresos de cada tipo de coches.

El estudio de esta tarifa deben hacerla de acuerdo obreros, patronos y autoridades.

Esto es lo que se precisa hacer para resolver el problema de la industria.

De lo contrario, señores industriales, todo el tiempo que sigan haciéndose la competencia se van suicidándose comercialmente.

Si no saben ustedes organizar su industria, abandónenla ya, que no faltará quien sepa ponerla a salvo.

JOSE ARIAS CARLOS

En el próximo número haremos el resumen de esta *Encuesta*, y dando al caso el interés que merece.

SOCIEDAD ANÓNIMA ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES

**RENAULT**

DIRECCIÓN Y OFICINAS: Avenida Plaza de Toros, 7 y 9. - T. S. 1404

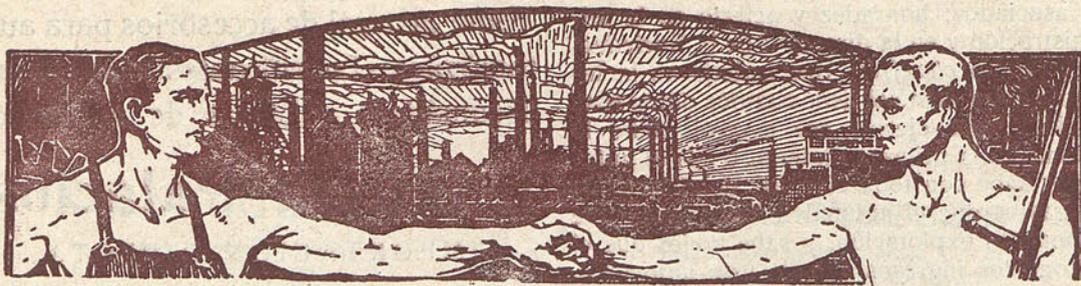
TALLERES Y GARAJE: Avenida Plaza de Toros, 7 y 9. - T. S. 888

SALÓN EXPOSICIÓN: Avenida de Pi y Margall, 16. - Teléf. M. 14-15

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA: AUTORENOS

DIRECCIÓN POSTAL: APARTADO 9022

**MADRID**



# “LA NUEVA RUSIA”

EL “ISWOSTSCHIK,,

“En Rusia, en las grandes capitales se sobreentiende, puede uno defenderse con el alemán. En Moscú, especialmente entre el elemento judío, se habla más que nada alemán. En Leningrado, en cambio, francés, que era, como todo el mundo sabe, antes de la Revolución el idioma preferido de la corte y la alta sociedad.

Pero por poco ruso que el visitante extranjero conozca, debe aprender al menos el necesario para entenderse con el iswostschik. El iswostschik, el cochero ruso, no es sólo un personaje muy pintoresco, sino un colaborador indispensable para el viajero. Sin él, los días se perderían antes de que pudiera comenzarse a trabajar. Con él, conducido bajo su bondadosa dirección en estos cochecitos rusos tan destartados como encantadores, uno llega a las citas con media hora de retraso casi siempre, es decir, a tiempo; pues ya hemos observado más atrás que en Rusia se desprecia la puntualidad.

Hay que conocer el lenguaje popular con el iswostschik, porque no existiendo tarifas fijas para el servicio de carruajes, es el único modo de no dejarse explotar. He aquí la forma corriente en que se realiza el contrato de precios:

—Iswostschik, a Sretensky, boulevard, seis (en este caso la residencia del comisario de Instrucción pública, Lunacharski), ¿cuánto?

—Tres rublos—responde el cochero.

—No. Un rublo.

—Dos, dos por lo menos.

—Rublo y medio...

En este momento, al llegar al precio razonable, la mejor práctica si el cochero se resiste, es seguir andando. A los pocos minutos se oye trotar al caballo y la voz del iswostschik que, con un resignado poshaluite (*please*, se traduciría en inglés), le invita a uno a tomar asiento.

A veces, sobre todo de noche, en que saben aprovechar la coyuntura favorable de la

hora, los cocheros rusos resultan insoportables. Nunca se me olvidará el altercado que tuvimos con uno de ellos en la estación, al regresar de Kazan. Por cierto que el agente de Policía nos dió la razón y le llevó a la Comisaría.

Y es que en pocos sitios del mundo existe una Policía tan severa y eficaz como en Rusia. Está integrada por elemento obrero adscrito al partido comunista. Nos referimos a los milizioner, a los agentes de Orden público, pues la G. P. U. constituye una organización aparte. De su eficacia da idea el hecho de que uno puede atravesar a las dos de la madrugada los barrios más extremos de Moscú sin exponerse a un atraco, cosa que no po-



Julio Alvarez del Vayo, autor del notable libro nuevo “La nueva Rusia”.

dría hacerse con tanta seguridad en Berlín o en París. El público es en el país de los Soviets algo más que un simple concepto administrativo. Las multas se prodigan en tal forma, que excluyen todo intento de contravención de las ordenanzas municipales. Subir al tranvía en marcha, equivocar la plataforma por que se debe descender, escupir en el suelo, tirar las colillas en cualquier sitio, todas estas libertades de que goza el pueblo latino, cuesta en Rusia de diez a veinticinco pesetas de multa que hay que pagar en el acto. Igual severidad en el tráfico de carruajes, problema importantísimo, pues Moscú tiene hoy una población de dos millones y medio, en lugar del millón de habitantes de antes de la guerra, y la aglomeración en las calles céntricas es muy grande a ciertas horas. Sólo en una cosa, que sepamos, ha fracasado la nueva policía moscovita: en la lucha contra el carterista post-revolucionario, cuya asombrosa destreza han podido seguramente apreciar la mayoría de los extranjeros que hayan

visitado en los últimos años la capital soviética.

El milizioner es el último recurso, la suprema defensa que le queda al extranjero contra el iswostschik. Ahora que rara vez se acude a tan extrema medida. El visitante extranjero se reconcilia en seguida con él, aunque lo haya querido explotar, en cuanto saborea un poco su presencia, sobre todo cuando es uno de esos cocheros viejos, de barba venerable, enlevitados a la antigua, que, al pasar delante de una iglesia, se persignan devotamente, evocando en sus menores gestos todo un pasado romántico.

La propaganda bolchevique, tan alerta y previsora, ha descuidado, sin embargo, al cochero ruso, que en lo íntimo de su ser es contrarrevolucionario."

JULIO ALVAREZ DEL VAYO

(Del libro *La nueva Rusia*, que acaba de publicarse, y que ha obtenido un gran éxito de crítica y más aún de venta.)

## EL LUBRIFICANTE PERFECTO



DE MAYOR RENDI-  
MIENTO Y POR  
TANTO EL MÁS  
..... ECONÓMICO .....

CONSULTE NUESTRA  
TABLA DE RECOMEN-  
DACIONES

CASA EN MADRID

Ronda de Atocha, 23 tripdo.

TELÉFONO 26-26 M.

## REMEMORANDO

## Un notable autógrafo de Engels

Londres y 21 de Agosto 1871

Querido Friend

He recibido tus cartas del 17, 18 y 20 de Agosto. La más que me envió a Berlín y que he recibido, contiene lo que me puedes decirte con respecto a la conferencia, el programa que el Consejo fijará la próxima, así como el punto sobre el que se va a votar en una sesión especial de España, el 17 de Septiembre.

Los representantes de la Federación han formado aquí una comisión a la cual nos vamos reuniendo las tardes siguientes para ello, y después a otros puntos la composición de dichos comités. Dejemos a otros tener la palabra, lo que yo no podemos repetir, de ninguna manera mejor las pongo para recoger dichos comités recogidos por el Consejo general no hasta un momento prometido a la constitución del gran comité. Los 70 representantes que tenemos aquí, y a quienes no ningún modo nos referimos de buscar el número donde creemos hallarlo en el Comité de esa asociación, y entre al mismo tiempo miembros del Consejo general, los miembros de la Commune de París, Lyon, Ginebra, y Milán. El debate que he buscado a la hora, es un hombre perfecto; no sé si te trajo alguna energía de espíritu como lo he hecho; desde está un poco de la Internacional; pero que he sido bien de ti enviar la contestación de un carta a uno de los otros de los tres ciudadanos que le nombra



Engels.

### La Exposición del Automóvil

Hemos visitado la Exposición del Automóvil en el Palacio del Hielo. El salón, en general, ostentaba agradable visualidad. Novedades, muy pocas. Todas las marcas conocidas rivalizando en su presentación de motores y carrocerías. Mucho alarde de accesorios. La "Citroën" ha presentado una miniatura de la torre Eiffel, de París, con anuncio luminoso. El "Chrysler-Six", con motor partido en pleno funcionamiento. El "Cadillac", con suntuosas carrocerías pintadas con "Duco" y algunas notables reformas en el motor. El "Isotta", majestuosamente ornamentado: uno de sus coches de viaje se adaptan los asientos para transformarse en camas. Fué uno de los más admirados. Gran amontonamiento, en general, de accesorios. Propagandas, a granel, de las principales marcas: "Amilcar", "Rolls", etc., etc. En síntesis: un salón más, y hasta otro.

Demasiado salón para... la precaria situación financiera de este bendito país...

Y si no, que se lo pregunten a los representantes de marcas... ¿Han vendido muchos coches? Algunos no se han estrenado.

Todo tiene relación...

podras enviar la carta a Ed. Hoffmann, o a mi dirección en Berlín y a ellos de favor que se la envíe. La obra del Sr. Hollett, escrita sin alguna energía o retórica de la Sr. Hoffmann, de París, Berlín, o Londres, debe ser enviada con el fin de poder tener en España la misma contestación que se debe hacerse por el entusiasmo del hombre por España. Salvo el Comité del Consejo general, que es el que debe encargarse de la recepción de la carta, y entonces comunicarla a los miembros de la carta. Y así el mismo debe de que los representantes miembros del Comité de los representantes de España contesten a la carta de Hollett. Si necesitas otras informaciones envíame luego al punto, indicando en qué de tu libro o cualquier relación con Hollett, del cual no sé si es uno de los miembros del Comité de la asociación de representantes. En ningún caso, podras recibir el Hollett. Algunos comités de representantes de Berlín, Ginebra, y París, a Milán, o Londres, o al Consejo general encargados de explicar el programa de los representantes. Espero que debe estar una medida sobre estos sobre sus propias para recibir la carta que recibas. Otro miembro de la Commune de París, a quien se le ha

El Hollett de París lo que desea

J. y K. V.

F. Engels

Cuanto mayor es el peligro tanto mayor es la necesidad de andar de acuerdo.

## Los parias del oficio

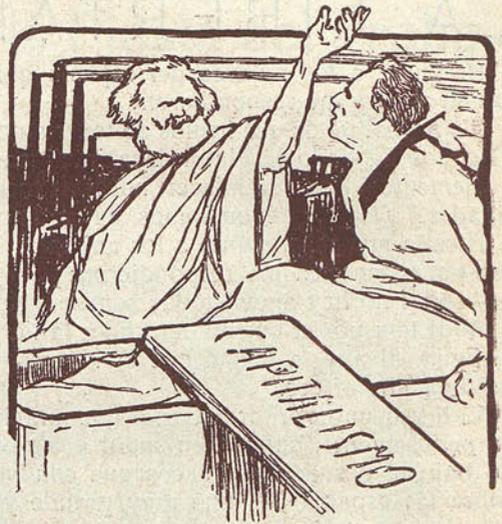
### El mozo de cuadra.

La verdadera desgracia está oculta. Porque los desgraciados, en cuanto empiezan a serlo, se reprimen y sufren en la sombra. La escasez, los sufrimientos, en una palabra, la bulimia que padecemos hace cobardes, ignorantes y torpes.

Hay un ser que permanece oculto, casi olvidado; que su vida se emplea sólo para dulcificar el *dolce farniente* de los afortunados. Este ser extraño, que en su lucha titánica por la vida, vese acosado por una ingrata incertidumbre que aniquila su existencia y acelera su agonía. Tal es el mozo de cuadra, visto por el lado de su ruda profesión.

Reconociendo con Séneca que el dolor es un injusto apreciador de las cosas, tal vez pequemos de exagerados; pero lo cierto es que el mozo, aspirando una atmósfera corrompida, bajo el peso de una sujeción exagerada, se halla en la necesidad imperiosa de mejorar su triste situación. Aislado de toda luz, de toda alegría; alejado de lo selecto y saludable, el mozo pasa su vida resignado, sufrido, entregado a la más infame prostración. Les está vedado todo goce del saber, se les imposibilita toda expansión del espíritu, jamás tiene ocasión de recrear su imaginación con algún libro útil. Sus cuerpos, apelmazados por una larguísima jornada, atrofiados y débiles por los olores antihigiénicos, se imposibilitan, se inactivan y no pueden, sin encontrar inferioridad, tratar con personas de mediana cultura, porque en esos calabozos llamados cuadras se embotan las inteligencias más despejadas.

Cualquier obrero está a más altura que estos humildes parias. Todo trabajador vese libre al terminar su tarea. El mozo de cuadra está obligado a dormir en camastros (ca-



JESUS MARX.—¡Levántate y anda!

dena que le esclaviza), con el solo objeto de velar el sueño de las bestias.

Añádase a esto el inminente peligro de verse constantemente "acariciado" de la infiel ganadería.

La fatalidad humana nos lanza al sufrimiento y la necesidad nos retiene en él.

Es preciso ir contra la tiranía y vencerla; es necesario que desbrocemos el camino para que la necesidad sea muy otra. Esto no sólo interesa a los mozos, sino a todos en general.

Por justicia, por humanidad, acordémonos de nuestros compañeros los mozos de cuadra.

Honremos nuestro organismo procurando primero por los más desgraciados.

---

*Los hombres superiores no se hacen por la fuerza de sus sentimientos, sino por la duración de los mismos.—Nietzche.*

## TALLERES IBÁÑEZ

*Acumuladores - Dinamos - Magnetos*

Perfección y garantía de toda clase de trabajos de electricidad

PONZANO, 12.—Teléfono 2753-J.



# LA LIBERTAD

Pregunté a los pájaros del espacio quién era su amo, y me respondieron:

—¿Amos? ¿Por qué hemos de tener amos? ¿No nos ha dado la Naturaleza inteligencia y elementos para satisfacer nuestras necesidades? ¿Para qué queremos tener amos?

Hice la misma pregunta a los animales del campo, y también me respondieron:

—Aquí no hay amos; todos somos iguales y todos tenemos el mismo derecho a la tierra, al agua, al aire, a la luz que la Naturaleza pródiga nos ofrece.

Vi llegar un pobre trabajador que marchaba penosamente, bañado en sudor y agobiado bajo el peso de dos sacos que conducía sobre las espaldas, el uno muy grande y el otro muy pequeño.

—¿Qué llevas en esos sacos, amigo?

—El grano de la cosecha.

—¿Lo llevas a tu casa?

—Sólo una parte.

—¿Cuál de los dos sacos es para ti?

—El más pequeño.

—¿Y qué haces con el grande?

—Se lo llevo al amo: el amo de la tierra, que me da esta pequeña parte por cosechar la suya.

—¡Infeliz! ¿No ves que ni los pájaros ni los demás animales viven en semejante esclavitud? Son libres. ¿Por qué no has de serlo tú también?

—Porque Dios ha dispuesto que yo tenga un amo.

—¿Quién te ha dicho eso?

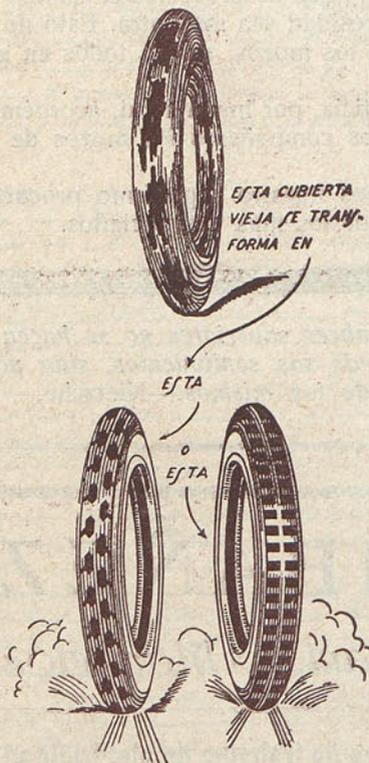
—El cura.

Y siguió su largo y doloroso camino.

*Los camaradas de la Sociedad de Chauffeurs de Valencia y nuestro secretario y presidente en franca camaradería con motivo de la cordial visita de felicitación que los compañeros valencianos nos hicieron en nombre de aquella entidad.*

*“¡Adelante! ¡No te detenga nada; no esperes nada más que de ti!”*

(Proverbio yanqui).



Que no se diferencian de una nueva ni por su aspecto ni por su duración.

Los neumáticos han aumentado extraordinariamente de precio.

Por menos de la mitad del valor de uno nuevo, obtendréis un neumático de igual aspecto y duración enviando los ya inútiles, por desgastados, a

## Recauchutados "FIT"

(Procedimientos especiales patentados)

Representación exclusiva de la Société de Procédés «FIT», de Grenoble.

**Hermosilla, 15**

Reparaciones de todas clases en cubiertas y cámaras por procedimientos especiales

**“FIT”**

# Origen y significado de la Fiesta del Trabajo



*El Primero de Mayo  
es nuestro día contra  
la guerra.*

El antecedente más serio de Primero de Mayo, por su carácter netamente revolucionario, se encuentra en la Convención de Chicago, de octubre de 1884, que resolvió imponer la jornada de ocho horas a partir de 1 de mayo de 1886, haciendo un llamamiento a las organizaciones obreras "para que se preparasen al efecto". Esta resolución fue confirmada en la Convención de Washington de 1885, ampliándola en el sentido de que en 1 de mayo de 1886 se declararían la huelga general en todos los puntos de los Estados Unidos donde la resolución no fuese aceptada por los patronos. La jornada fue sangrienta. El Gobierno, azuzado por los patronos, ahorcó a los principales promotores de la huelga que estalló en Chicago. Sobre aquellos gobernantes ha fulminado ya la Historia una condenación inapelable.

La Convención de Chicago es, pues, la primera asamblea obrera que fija la fecha de 1 de mayo para formular la reclamación de las ocho horas. Pero el Primero de Mayo, en toda la extensión de su significado y de su carácter internacionalista, no salió de aquella Convención. El Primero de Mayo se instituye en el Congreso de París de 1889, que es donde nació la Segunda Internacional.

Pero el citado Congreso no votó realmente una manifestación anual, sino una manifestación para el 1 de mayo de 1890 solamente. La periodicidad la estableció definitivamente el Congreso Internacional de Bruselas de 1891, que resolvió lo siguiente: "A fin de conservar el Primero de Mayo su verdadero carácter económico de reivindicación de la jornada de ocho horas y de la afirmación de la lucha de clases, el Congreso decide

que los trabajadores de todos los países verifiquen una demostración única; que esta demostración se celebre el 1 de mayo, y recomienda que no se trabaje en todas partes donde esto no sea imposible." A esta resolución añadió el Congreso Internacional de Zurich de 1893 la siguiente determinación, que fijó con toda claridad el carácter revolucionario de la demostración obrera: "La manifestación de Primero de Mayo por la jornada de ocho horas debe, al propio tiempo, afirmar en cada país la enérgica voluntad de la clase obrera de poner término por la revolución social a las diferencias de clase, pronunciándose así por el solo camino que conduce a la paz en el interior de cada nación y a la paz internacional."

GABRIEL DEVILLE

*Lee mucho, piensa más y, no lo dudes, serás un sabio.*



IMPORTACION DIRECTA  
DE PENNSILVANIA U. S. A.

LUBRIFICANTES  
ELECTROREFINADOS  
PARA

MAQUINARIA EN GENERAL

ESPECIALES PARA  
AUTOMOVILES

CONCESIONARIO E IMPORTADOR  
EXCLUSIVO PARA ESPAÑA

CONRADO ROCH

CASA CENTRAL

PASEO DEL PRADO, 46. — MADRID  
APARTADO, 7.047. TELEF. M. 41-66

## Las elecciones de cargos

*La del día 15 de abril.*

Como ya decíamos en nuestro número anterior, y a consecuencia de haber tenido empuje para el cargo de tesorero del Comité Central los compañeros Angel Rodríguez y Manuel González, se repitió la elección el día 15 del pasado abril. Esta fué en extremo animada, desbordándose los entusiasmos y algunas injustificadas pasiones. Lucharon para el cargo de tesorero las candidaturas de Aurelio Fernández y Angel Rodríguez López, siendo elegido para tesorero, con gran mayoría de votos, Angel Rodríguez López.

Queda, por tanto, constituido el Comité Ejecutivo, y a falta de la sanción de la junta general, por los compañeros siguientes:

Presidente, *Francisco Cordero*; secretario-contador, *Angel Martín y Martín*; vicetesorero-contador, *Pedro del Gallo*; tesorero, *Angel Rodríguez López*; vicetesorero, *Arturo Sol*.

En el próximo número daremos cuenta del resultado de las elecciones de las Secciones Tracción Sangre y Mecánica.

*¡Los conductores no pueden ser excepción!*

## La jornada de trabajo

*y el retiro obrero.*

Por dejadez y apatía en los obreros conductores de carruajes, por egoísmo en los patronos, o por incomprensión o negligencia en nuestros directivos, que hasta que se hizo la fusión se entretuvieron en zaherirse entre sí y no tuvieron tiempo de ocuparse de los problemas que afectan a la profesión, lo cierto es que los conductores, en completo acuerdo con sus patronos, incumplen la ley de la Jornada de trabajo y la del Retiro obrero. Ningún patrono tiene inscrito a su *chauffeur* en el Retiro obrero. Es decir, hay un patrono que ha inscrito a su *chauffeur* en el Retiro obrero, el cual nos lo comunica, con el deseo de que sirva de punto de partida para la campaña que hemos de empezar en este asunto.

Con este número anunciamos la campaña que hemos de emprender (apelando a todos los medios lícitos) para conseguir que el conductor de carruajes adquiera: La jornada de ocho horas, el retiro obrero y el descanso semanal.

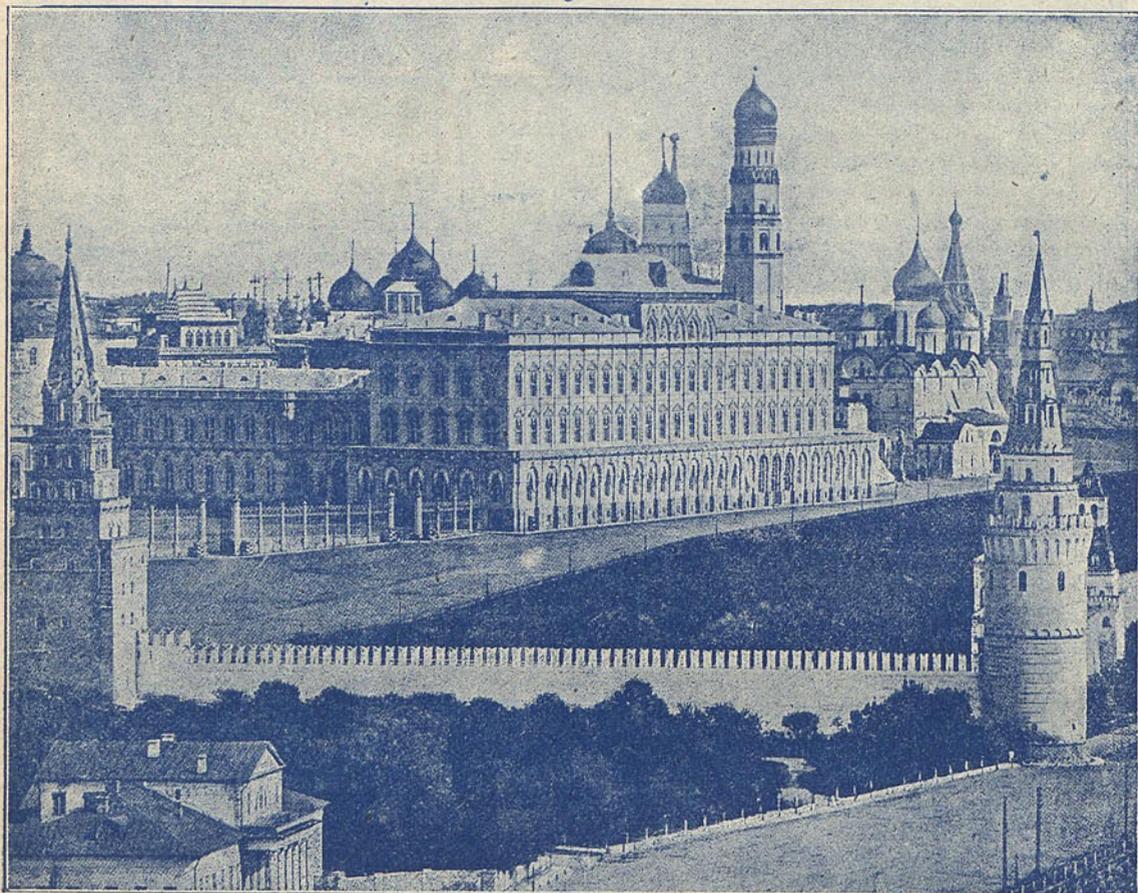
*Donde no se hace inútil la fuerza, no existe ni justicia ni buena fe.*



DE MAYO A MAYO.—Para el próximo debemos cambiar el decorado.

(POR MATEOS.)

# NOTAS DE ARTE



*Palacio imperial de El Kremlin, en Moscú.*

Puede considerarse Moscú la cuna de la autocracia, que como forma de gobierno ha perseverado al frente de los destinos de Rusia, desde el siglo XIII hasta la guerra europea, que ha trastocado el mapa de Europa, hundiendo a los zares en la nada, no obstante la grotesca ceremonia de elegir nuevo zar en París recientemente.

Allí fundó Ivan I la antigua capital del dilatado imperio, y allí sus sucesores compitieron en poblar la ciudad de bellos edificios, en los que se derrochó, no solamente el oro, sino toda clase de metales finos y de piedras preciosas, para decorar suntuosamente los palacios de los zares y las iglesias ortodoxas, hasta lograr el conjunto de maravillas que el ejército de Napoleón vió desde lejos admirado, y que no pudo poseer porque los moradores de la ciudad, "La de las cúpulas doradas", prefirieron verla pasto de las llamas antes que en las manos de los invasores.

Tenía por entonces la capital diez leguas de circunferencia y cobijaba 300 iglesias,

1.500 palacios, con sus respectivos jardines, y, sobre todo, el grandioso conjunto del Kremlin, que, rodeando el palacio imperial de diferentes edificios, formaba una ciudad dentro de otra, separadas por sólidas murallas.

El incendio de Moscú sucedió en 1812, y una vez terminadas las guerras napoleónicas se reconstruyó la ciudad, mejorándola.

Al inaugurarse el Gobierno de los Soviets, el Kremlin encerraba el palacio imperial, que representa la fotografía, la Catedral de la Asunción, el arsenal, el palacio del patriarca, y multitud de notables construcciones, entre ellas el famoso campanario de Ivan Velikor, con 200 pies de altura, sin contar los 18 que tenía la cúpula, forrada de oro fino, que desapareció con la invasión francesa. La torre, que también se ve en el grabado, semeja la forma del mástil de un barco, y el edificio, que no se ve por completo, la afilada proa del navío.

Al lado está la iglesia de San Basilio, con

## Afamosos lubricantes



ESPECIALES PARA AUTOMÓVILES Y MAQUINARIA - SON LOS MEJORES DEL MUNDO - PRUÉBELOS Y SE CONVENCERÁ

Ricardo Gutiérrez

Sucursal en Madrid:

Paseo del Prado, 28.-Teléfono 1577

sus treinta y cuatro campanas, la mayor de las cuales pesa 64 toneladas. Todas están construidas con aleaciones prolijamente estudiadas, con lo que se ha conseguido hacer un conjunto musical muy agradable, de lo que, de otro modo, hubiera sido ruido insoportable para los oídos.

Tanto en el palacio imperial como en los palacios particulares, como en las iglesias, como, en fin, en cuanto constituye el conjunto del Kremlin, se ha seguido una arquitectura, para nosotros exótica, con sus cúpulas en forma de calabaza, sus puertas apuntadas, sus ventanas geminadas y trigeminadas, que las acerca al estilo gótico, y la profusión de mármoles, jaspes, y hasta de perlas, con que se han recargado las ornamentaciones, formando en su totalidad el núcleo más profuso de riquezas y de arte originalísimo que se pueda soñar.

Todo aquel poderío que los zares conservaron en sus manos durante siglos ha desaparecido para siempre, y el cúmulo de tesoros que todos ellos, desde Vladimiro hasta Catalina la Grande, reunieron en el Kremlin, ha pasado a poder de los representantes del pueblo, que llevados de la ignorante rapacidad en que les colocó la incultura en que por tan dilatados años los tuvo el régimen zaris-

ta, es casi seguro hubieran hecho desaparecer, si no hubiese acudido en su socorro una mujer de fina percepción artística y de extensa cultura: me refiero a la esposa de Trotsky, Nedeshda, "la Trostkaya".

Esta mujer, acerca de la cual tantas fábulas han corrido por el mundo entero, en que se narraban sus fastuosas toaletas, sus gruesos brillantes y sus carísimas pieles, ha salvado, para bien de la humanidad entera, además de los tesoros artísticos del Kremlin, la mayor parte de los que diseminados por el antiguo imperio, corrían peligro ante la inconsciencia e ignorancia de los Soviets.

Gracias a ella, las estatuas, los cuadros, los iconos de finos metales, las joyas artísticas, y todo cuanto la soberbia y el desmesurado poder de los zares fué reuniendo a través de los siglos para su recreo privado y su íntima satisfacción, podrán ser admirados, no sólo por los rusos, que poco a poco aprenderán a distinguir y apreciar las múltiples bellezas que contienen, sino por todo el mundo, que, cuando pasen muchos años, no podrá decir, como dice ahora al hablar de una obra de arte desaparecida: "Aquí había una famosa estatua, que desapareció en la invasión francesa". "Aquí había una cúpula de oro fino, que valía un tesoro, que se llevaron los franceses"...

Los Soviets, con toda su ignorancia, no se han llevado nada, gracias a "la Trostkaya".

---

*La energía no es fuerza bruta; es pensamiento convertido en fuerza inteligente. El que se agita sin pensar lo que hace no es un enérgeta; ni lo es el que reflexiona sin ejecutar lo que concibe. Deben ir juntos el pensamiento y la acción, como brújula que guía y hélice que empuja, para ser eficaces. Ahonde más su arado el labriego para que la mies sea proficua; haga más hijos la madre para enjardinarse el hogar; ponga el poeta más ternura para invitar corazones; repique más fuerte en el yunque el herrero que quiere vencer el metal.*

*La acción carece de eficacia cuando escasea la energía. Para adaptarse a la naturaleza y para transformarla en su propio beneficio, el hombre debe estar capacitado para obtener el rendimiento máximo de su esfuerzo ordenado y continuo. En las grandes y en las pequeñas contingencias la acción debe ser suficiente para alcanzar el resultado, sin que vacile en mitad del camino, sin que desmaye al llegar a la meta.—José Ingegneros.*

---



## EL OESTE DE MADRID

Cuando Fabián llegó aquella mañana al hotel, le dijo el conserje que mister Blay había ordenado le esperase en el "hall" hasta que saliera del baño.

A la media hora bajaba, sonriente, la escalera, y, apretando la mano de nuestro amigo, se disculpó por la tardanza.

—Me perdona, ¿no? Anoche estuve al teatro con el secretario de la Embajada y llegé la madrugada; por eso es más tarde.

Una vez en el auto, atravesaron la Puerta del Sol y enfilaron la calle del Arenal, al oír cuyo nombre, mister preguntó si había próximo algún desierto.

—¿Un desierto? No entiendo lo que mister quiere decir—contestó Fabián.

—Arenal es desierto de Oriente, o una duna; por eso digo si hay aquí desierto, por este nombre de la calle.

—No existe ahora; pero había un arrenal, o arroyo seco, en el siglo XII, cuando se hicieron las primeras casas de lo que entonces era arrabal extramuros, rodeado de viviendas de judíos y moros. Aquí, a la izquierda, cerca de la verja de esa iglesia, que otro día visitaremos, estaban ocultos aquellos hombres que, al pasar el rey Amadeo de Saboya con su esposa, les hicieron varios disparos de trabuco y retaco, sin llegar a herirles. Aquí, en la casa número 20, vea mister, la lápida que recuerda a Ruperto Chapí, uno de los más grandes genios de la música española contemporánea.

Volvemos por la plaza de Isabel II, y si mister mira hacia la izquierda, verá, por el desnivel de esa calle llamada de la Escalinata, lo que ha sido preciso rellenar para cubrir el arrenal, arroyo o barranco, que ha dado el nombre a la calle.

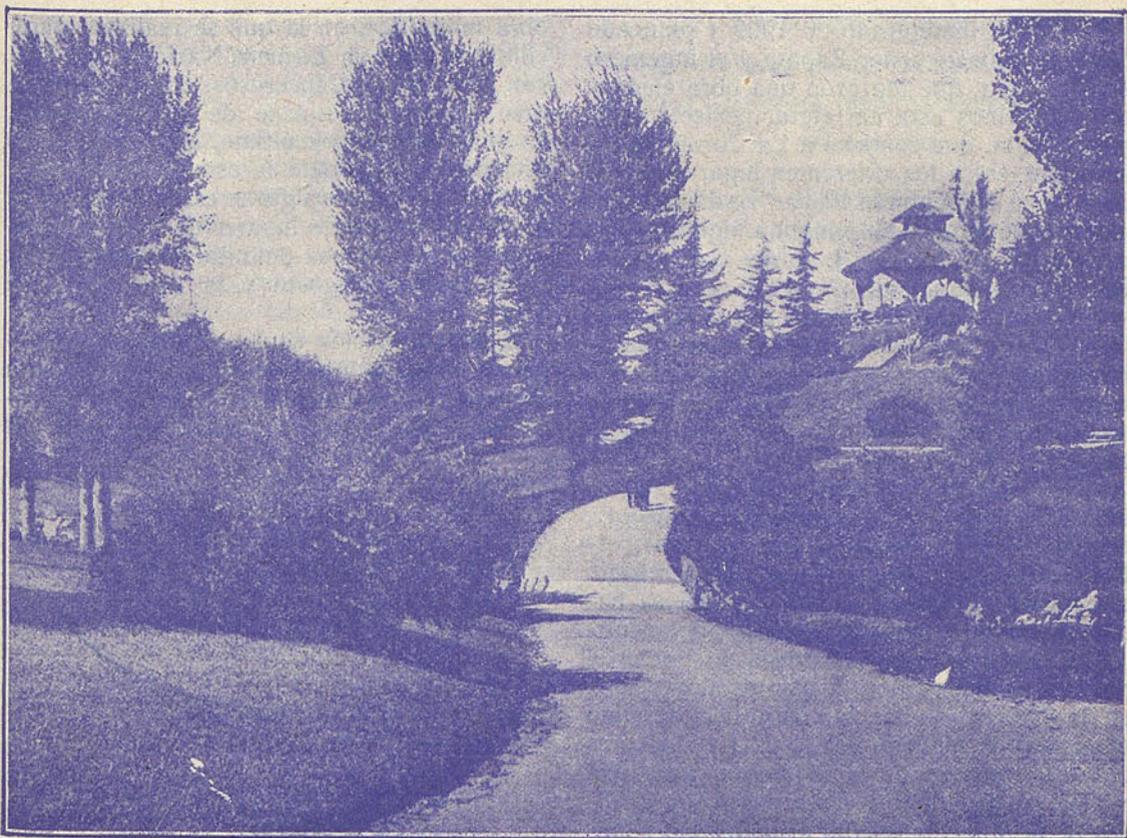
Esa estatua que se levanta en el centro de los jardines es la de la Comedia, y hasta hoy no he hallado a nadie que me explique la causa de su colocación en este lugar. A la derecha queda el Real Cinema, construcción moderna, de cemento, que no tiene más particularidad que sus antepalcos, en los que la oscuridad ha sido protectora alguna vez de

los jóvenes enamorados. Yo, si fuese autoridad, los suprimiría, sin que esto sea echarla de moralista.

Esta calle que ahora tomamos se llama de Arrieta, en memoria del ilustre músico, y en ella podemos ver la Academia de Medicina fundada el año 1772 con el nombre de "Tertulia Médica". Consta de 200 miembros, y no creo en su eficacia.

Salimos a la plaza de la Encarnación, que toma su nombre de aquel convento del fondo, que fundó la reina Margarita, esposa de Felipe II, para solemnizar la expulsión de los moriscos. Como mister habrá podido ver, en tiempo de los Austrias se solemnizaba todo acontecimiento que parecía fausto con la creación de un convento; pero todos ellos muy lejos del Arte, con gran sentimiento nuestro, porque si las manifestaciones artísticas se hubieran prodigado en cuantos monasterios se fundaban, sería hoy Madrid la primera capital artística del mundo.

Siguiendo por la calle que lleva el mismo nombre que la plaza, llegaremos a la de los Ministerios, que tiene muchas curiosidades. Primero llama nuestra atención ese monumento levantado en honor de Cánovas, aquel político que pagó con la vida sus posibles yerros. Es obra del arquitecto señor Grases, resultando el conjunto muy elegante y artístico con las estatuas de la Fama y la Historia, a más de la principal del monumento, que es de gran parecido con el original. Al fondo se levanta el palacio del Senado, edificio fundado por doña María de Aragón, dama de la reina Ana, esposa de Felipe II, para convento de frailes Agustinos (otro convento de la dinastía austriaca). Dirigió las obras Domenico Theotocópuli, más conocido por "El Greco", derribándose la iglesia, por ruinoso, en los primeros años del siglo pasado, para levantar en el solar el actual salón de sesiones del Senado, que se instaló definitivamente en el antiguo convento, el año 1883. (Tampoco creo en su eficacia.) Tiene una biblioteca muy notable, por el número y valor de sus volúmenes; y guarda el



*Uno de los más bellos rincones del Parque del Oeste.*

prodigioso cuadro de Pradilla "La Rendición de Granada", admiración de todos los inteligentes. El edificio fronterero es el Ministerio de Marina, construido por Sabatini para palacio particular. Después se lo regalaron a Manuel Godoy, aquel buen mozo, "Príncipe de la Paz", que ya recordará mister, de cuyo tiempo parecen ser los múltiples pasos subterráneos y galerías misteriosas, muchas de las cuales se ignora dónde terminan, y que, según la tradición, usaba la esposa de Carlos IV para sorprender al favorito, que también se vió sorprendido en una ocasión, menos agradablemente, con la visita de su esposa, la célebre Pepita Tudó, que también se valió de uno de estos pasos secretos. Más tarde se instaló en el edificio la Biblioteca Nacional, y sucesivamente los Ministerios de Guerra, Gracia y Justicia y Marina, que hoy continúa, con un museo naval muy curioso. Este cambio de inquilinos de la casa justifica el nombre de la plaza.

Bajamos por la calle de Bailén, dejando para otra ocasión hablar de las Reales Caballerizas, que a la izquierda quedan, y llegamos a la plaza de España, jardín improvisado donde estuvo el cuartel de San Gil, construido en tiempos de Carlos III para convento de Gilitos (otro convento), y que

se hizo célebre por la sublevación de los sargentos el 22 de junio de 1866. En el centro del jardín está construyéndose el monumento a Cervantes, preciosa obra de Collaut Valera, verdaderamente digna del genio que se pretende enaltecer.

Bajaremos por la izquierda, para pasar de largo ante la estación del Norte, que se inauguró el 9 de julio de 1882, y que cumple con alguna dificultad el servicio que merece el intenso tráfico de red tan extensa.

Nos detendremos ante las pinturas de Goya, en la cúpula de la ermita de San Antonio de la Florida. Representa el famoso fresco a "San Antonio resucitando a un muerto", y en él demostró el humorado aragonés, no sólo el dominio de la técnica, sino la justeza del colorido y su profundo conocimiento como pintor de retratos, puesto que todos los personajes, sobre todo las mujeres, son efigies de sus contemporáneos.

—He leído prensa—dijo mister—que dice ya están estropeadas estas pinturas por el incienso que despiden humo.

—Algo hay de eso, mister; pero ya está resuelta la salvación de la hermosa obra, aunque la humareda continúa, si no de incienso, de las velas.

Después de asomarnos al puente de la Rei-

na Victoria, inaugurado en 1909 y planeado por el arquitecto señor Zapata y el ingeniero señor Rivera, que lograron una obra elegante, seguiremos esta carretera, perfectamente adoquinada, que conduce a La Coruña, para hallarnos entre los diferentes lugares de recreo, cuyo conjunto se llama "La Bombilla", nombre moderno y sin ninguna significación.

—¿Esto es que en Londres llaman "La Bombi"?—dijo míster.

—Supongo que sí, porque esa contracción gramatical es muy frecuente entre los madrileños, que dicen "el cine", "el cole", "la comi", y que ha llegado a usarse oficialmente por la Compañía del Metropolitano, que le llama "el Metro".

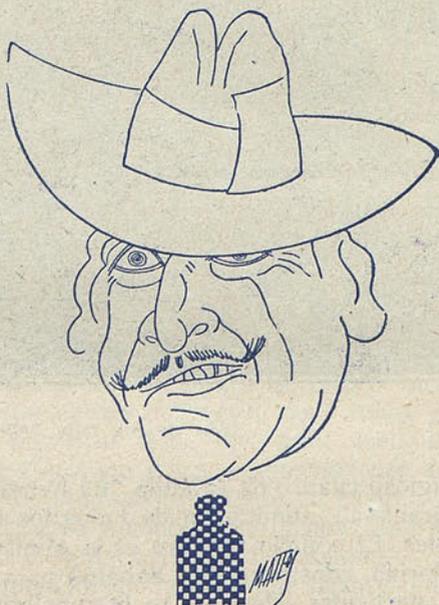
Estos lugares han perdido su antiguo bullicio, y desde que se bailan el "fox-trot", el "one step" y demás danzas exóticas, estos merenderos, que fueron el último refugio del clásico "schotis" y de la cadenciosa habanera, van languideciendo paulatinamente.

Por esta carretera dan ganas de "meter el pie" en el acelerador, y así, ya nos vemos en la Puerta de Hierro, límite del término municipal de Madrid, por lo cual volveremos por esta calzada de la izquierda, para que míster pueda admirar estos deliciosos jardines de la Moncloa, medio urbanizados y medio salvajes, cuajados de misteriosas vereditas por donde camina el Amor.

Antiguamente se llamaron todos estos terrenos Fuente del Sol, y cuando Carlos IV los compró a los marqueses de Castel-Rodrigo, en dos millones de reales, empezó a llamárseles "La Moncloa", siendo patrimonio de la Corona, hasta que Isabel II le cedió al pueblo de Madrid, y sin que a punto fijo se sepa cómo el Ayuntamiento ha dejado pasar a manos del Estado tan linda posesión. Estos estanques, palacetes y *parterres* son restos del tiempo en que los terrenos eran posesión real, y en verdad que lograron aquellos monarcas hacer un conjunto lleno de encantos. Aquí estuvo la famosa fábrica de porcelana rival de la del Retiro, y las tropas de nuestros amigos los ingleses, en la guerra de la Independencia, la derribaron, y eso que eran amigos. Usted me perdonará, míster, esta alusión que debo hacer en honor de la verdad. Hoy se hallan en la Moncloa la Escuela de Ingenieros Agrónomos, con campo de prácticas, museo, una pintoresca casa de labor y la Estación de Patología Vegetal. Está terminándose la Casa de Velázquez, que ha de ser un magnífico museo, y, por último, entre estas frondas se levanta el Instituto de Higiene de Alfonso XIII, hermoso centro científico; el Asilo de Santa Cristina, refugio de mendigos; el Instituto Rubio, fundado por el ilustre doctor de este apellido, que logró una

obra magnífica, en la que se realizan maravillosas curas; la Escuela Nacional de Tiro, y el Hospital de Cancerosos, donde antes estuvo Parisiana, especie de garlito-cabaret, de gran lujo; y, por último, apreciaremos en esta pequeña glorieta la estatua de Daoiz y Velarde, cuyas dos figuras están rendidas de rodar por diferentes lugares de Madrid, y temen que aún no sea definitiva su colocación. Es de mediano gusto y la ideó don José Solá.

A la terminación de los jardines y principio de la población, se ve la rojiza mole de la Cárcel Celular, llamada "Modelo". Se terminó en 1883, habiendo costado dos millones



EUSEBIO ALVAREZ VICTORIA  
Redactor de TRANSPORTE.

de pesetas, y consta de 1.025 celdas, distribuidas en cinco galerías en forma de abanico, lo que permite vigilar todas las celdas desde el centro.

Bajando por esta hermosa calle de la Princesa, encontraremos la iglesia del Buen Suceso, que no tiene nada digno de mención, y adosada a la cual se halla el hospital que los Reyes Católicos fundaron para sus servidores, del que ya hablamos al visitar la Puerta del Sol, como míster recordará; y antes de volver a la plaza de España, nos asomaremos al estupendo balcón del paseo de Rosales, que tiene ante sí el más bello panorama de Madrid, con el parque del Oeste en primer término, y el grandioso telón de fondo de la Sierra de Guadarrama; pudiendo verse en los días claros el monasterio de El Escorial, con ayuda de unos buenos gemelos. Y veremos, de pasada, el cuartel de la Montaña, enhiesto sobre la del Príncipe Pío, por la voluntad de

don Angel Pozas, que le construyó en 1860. En los jardines que tiene ante sí se halla la estatua del general Cassola, obra de Benlliure.

Con esto ha terminado nuestro paseo de hoy; pero, aprovechando la proximidad del Primero de Mayo, quiero, si mister lo permite, hacer alguna consideraciones finales antes de despedirnos.

—Ya sabe que tengo verdadero gusto en oír sus palabras—repuso el inglés.

—Gracias. Pues quisiera que recordara el señor el grupo de edificios que se reúnen en los altos de la Moncloa, y que parecen puestos allí por algún espíritu paradójico.

El Asilo de Santa Cristina, drama social de la pobreza, que parece escrito por aquel filantrópico Juan de Robres, que primero hizo los pobres esquilmando a cuantos pudo, y después construyó para ellos un magnífico hospital: porque yo creo que sería mejor suprimir, impedir que hubiera pobres, y no serían necesarios los asilos.

El Instituto Rubio, drama universal de las miserias fisiológicas de los hombres, las cuales crecen al compás de su orgullo y de sus vicios.

“Parisiana” (no importa que ya no exista, puesto que existió), tragicomedia de todos los egoísmos: la gula, la lujuria, la avaricia, la soberbia...

Y la Cárcel, drama moral del que todos debemos avergonzarnos un poco, porque es consecuencia del abandono en que se ven las clases humildes, lo mismo en España que en todos los demás países del mundo, mientras en ellos haya cárceles.

Estos cuatro edificios, reunidos por el azar, simbolizan perfectamente los antagonismos sociales. Es seguro que las gentes alegres que descorchaban botellas de champán, o bailaban al salvaje ruido del “jazz-band, no se acordaban de sus vecinos, los pobres, los presos, los enfermos; ni querían acordarse, embriagados como estaban en todas las orgías. Y también es seguro que los presos, los pobres y los enfermos, al oír los taponazos de la ruidosa y continua fiesta, o el brutal estrépito de la música negra, anhelarían la salud, la cultura, la libertad, y se acordarían de sus vecinos los desocupados y siempre alegres, y no con amor ciertamente.

El amor que ha de salvar a la sociedad está, por desgracia, todavía muy lejos de los corazones, sobre todo en los de los favorecidos de la Fortuna, que no solamente no quieren a los del bando de enfrente, a los que nada tienen, sino que ni siquiera se acuerdan de ellos aunque los tengan cerca.

*Suscripción voluntaria para sufragar los gastos del traslado de los restos del compañero Nicolás Bernardo, muerto violentamente en Galapagar.*

Suma anterior: 901,50 pesetas.

*Lista 9.*—Manuel Martín, 1 peseta; Silvestre Villatobas, 1; Alfonso Trispanelo, 1; Basilio Ruiz, 1; Mariano Rilugondu, 0,50; Enrique Villamor, 1; Ramón López, 1; Rafael Pulido Carrillo, 1; Angel Bernardo Pérez, 1; Quintín Filieú, 2; Santiago Sañudo, 1; Telesforo Martín Gil, 1; Rafael García, 1; Primitivo Alvarez, 1; Juan Antón, 1; Paulino Velefrías, 1; Evaristo de Haro, 1; José García, 1; Domingo Gómez, 1; Dionisio Salamancaqués, 1; Manuel Vizuete Olías, 2; Ceferino Ramos, 1; Primitivo Calderón, 1; Manuel Estruech, 3; Vicente López, 1; Emilio Clemente, 2; José María López, 1; A. Tarazona, 2; Francisco Barranco, 1; Jacinto Díez, 1; Antonio Berlanga, 1; Luis Alonso, 1; Luis Gómez, 1; Fernando Sabán, 1; Luis Moreno, 1; Manuel Real, 1.

*Lista 10.*—Domingo García, 1 peseta; Antonio Bonilla, 0,50; Darío Carrillón, 1; Miguel Vázquez, 1; Pedro García, 1; Maximiliano Martínez, 1; Nicolás Vázquez, 1; Emilio Cámara, 1; José López, 1; José Martín, 1,50; Salvador Vallina, 1; Paulino Bonilla, 1; Eduardo Romero, 1; Miguel Blanco, 1; Victoriano Reszal, 1; Francisco Cancer, 1; José García, 2; Juan Perona, 1; Sebastián González, 0,50; Pascual Palomo, 0,50; Eugenio Rojo, 0,50; Francisco Díez, 0,50; Juan Marchán, 0,50; Mariano Blázquez, 0,50; Mariano P. Pascual, 0,50; Pedro Elviro, 0,50.

*Lista 11.*—Nicolás Arrán, 1 peseta; Julio Pérez, 1; Antonio Martín, 1; Esteban Gil, 1; José Ramos, 1; Manuel Cifuentes, 1; Mariano Martínez, 1; Casimiro Marcos, 1; Ramón Calvín, 1; J. G. Paulino, 1; Félix Martín, 1; Abelardo García, 1; Salvador Baraybar, 1; Francisco León, 1; Raymundo, 1; Angel Moraleja, 1; Angel Vargas, 1; Mariano Gutiérrez, 1; Manuel Bricio, 1; Miguel García, 1.

*Lista 12.*—Ricardo García Pereda, 2 pesetas; Leocadio Moreno, 1; Manuel Zamora, 1,50; Miguel Maldonado, 1; Germán González, 1; Antonio García, 1; Juan Tato, 1; don Juan Pradillo, 5; “La Instructiva”, de Valencia, 25; Bautista Conca (Valencia), 1.

Total general: 1.025,50 pesetas.

Se reciben donativos en la Secretaría número 17 de la Casa del Pueblo, oficina de la Unión General de Obreros del Transporte.

En números sucesivos continuaremos publicando los nombres y cantidades de los donantes.

## Los obreros del transporte y el Primero de Mayo

Por acuerdo de las Juntas directivas de la C. del P., y disciplinándonos con los mandatos de la Internacional, todo asociado tiene el deber de cesar en el trabajo el Primero de Mayo.

Quien no lo haga, no sólo que no cumple un deber de compañerismo, sino que hace por que nuestra profesión adquiera mal ambiente entre la clase obrera organizada.

Demostremos nuestra virilidad y altruismo sumándonos al movimiento mundial, que en el día de hoy sienten al unísono todos los corazones de los explotados.

¡A cumplir todos con su deber!

Por La U. G. O. T.,  
EL COMITE EJECUTIVO

## A prevenir tocan

Es preciso que al terminar el año social nuestra organización entre de lleno a consolidarse, para que, después de dar los últimos retoques a la escultural obra realizada con infinito afán por quienes han puesto entusiasmo en ella; tenemos que estar prevenidos, evitando ocurra que, por una ceguera momentánea, creyendo de buena fe en los muchos irrealizables ofrecimientos de quien no ha reparado ni repara en medios para llegar al fin; no nos ocurra lo que a la lechera de la fábula, y volvamos otra vez a los tristes y odiosos tiempos pasados, y que tanto han perjudicado a nuestra clase. Así es que yo, compañeros, he de dar un toque de atención, porque como, desgraciadamente, siempre quedan residuos perniciosos en toda obra, por perfecta que sea, es preciso que después de las pasadas tormentas las aguas vuelvan a su cauce y que cada uno se sitúe en el lugar que mejor crea conveniente, para que así nos conozcamos todos, y cada uno sea responsable de sus actos, pues, desgraciadamente, hay algunos elementos que por una verdadera cobardía de espíritu y otros de mala fe, están *sentados en el columpio* de la conveniencia y no saben a qué carta quedarse, y éstos yo creo que son los más equivocados y los más perjudiciales; así es que A DEFINIRSE TOCAN, y así sabremos los unos y los otros quienes son los que quieren otra vez derrumbar la organización por seguir manteniendo idolatrías personales, tan perjudiciales para los más, y beneficiosas

para quien tiene el único fin de diseminar a unos y a otros, envenenando las cuestiones y provocando constantemente con la insidia y la calumnia, sin tener siquiera la gallardía que todo hombre debe de tener al presentarse tal cual es en todos sus actos, y no valerle de testaferreros de cerebro obtuso.

Así es que no perdáis ni un momento de vista el desarrollo de todas las cuestiones sociales, y juzgar a cada cual con la conciencia desapasionada y por su proceder al frente de esta nuestra Sociedad.

MIGUEL G. MATA

Abril, 26-1926.

## Cooperativa Socialista

Tiene instalados seis establecimientos.—En Libertad, 26; Palencia, 5; Arganzuela, 1; Martínez Campos, 1; Juan Pantoja, 1, y Pilar de Zaragoza, 41. Teléfono de la Casa central: 45-68 M.

## Talleres KADIK

Venta de cubiertas de ocasión.  
Reparación de cubiertas, cámaras y recauchutados.

Fábrica de Artículos  
de Goma

Santa Engracia, 67.-Teléfono 1501 J.

MADRID

## ULTIMA HORA

**Acuerdos del Comité**

Por acuerdo del Comité Ejecutivo, y en vista de lo ocurrido en la Junta general del 26 del pasado abril, se ha solicitado de la Ejecutiva de la Unión General de Trabajadores revise las cuentas de febrero y marzo últimos de nuestra Unión, y dictamine sobre ellas, y a tal efecto se hará inmediatamente un arqueo, dándola a dicha Ejecutiva todos los comprobantes de gastos e ingresos, para que con conocimiento de causa dictamine.

También acuerda el Comité suspender las elecciones de los Comités de Sección, en tanto no se aclaren las nebulosidades e insidias que contra las Directivas se han lanzado por quienes no han podido demostrar sus afirmaciones gratuitas e insidiosas lanzadas en una hoja en momentos de elección.

Igualmente comunica este Comité que habiendo recibido muchas quejas de los asociados por negligencia en la cobranza y entrega de cartillas, se ruega a todos los compañeros que se hallen en esa situación pasen por Secretaría, que serán atendidos en el momento.

*EL COMITE*

Por exceso de original y haber llegado a nuestro poder con retraso, quedan para el próximo número, entre otros, los trabajos siguientes:

“La Unión General de Trabajadores”, por A. Fabra Ribas.

“Los exámenes de conductores de París”, de “Lemiroir”.

**B E R L I E T**

Nuevos tipos: 7 caballos, 12 caballos, 2,5 litros, 4 litros. Gran lujo. Torpedo, Sedan, Landolet, Limusini. Cuatro velocidades, frenos en las cuatro ruedas.

\*\*\*\*\*

**B U G A T T I**

Los coches más seguros para hacer velocidad o ir despacio.

4 cilindros, 1,5 litros.

8 cilindros, 2 litros.

2 litros, carreras «Grand Prix».

\*\*\*\*\*

**AUTOMÓVIL SALÓN**

A L C A L Á , 8 I

**RAFAEL ALADRO**

INSTALACIÓN Y REPARACIÓN

DE

ALUMBRADO EN AUTOMÓVILES

**LAGASCA, NÚM. 62**

**Una cosa es hablar...**

Uno de los errores que padecemos es el de calificar de hombre consciente, creerlo con capacidad y casi indispensable en todas las comisiones y en los cargos de las Directivas al que, con más o menos verborrea, habla mucho en las juntas generales, y más valor se le da si chilla fuerte. Creemos un error crasísimo calificarle de luchador al que mucho habla y a veces sin saber cómo.

La elocuencia es muy útil, es necesaria y hasta le reconocemos un valor inmenso al que sabe defender su criterio, encauzar las discusiones y llevar al convencimiento del auditorio su propuesta; pero carece de valor si a su palabra no le acompaña la acción, si fuera de la Junta general no actúa, lucha decidido, propaga a la organización y ayuda con su actuación para su desenvolvimiento progresivo. Es mucho más útil que las palabras fuertes de un momento la actuación callada, constante en la calle, en los garajes; labor honrada, consciente y segura que emplean muchos asociados, y que, en definitiva, es la que ha hecho próspera y grande a nuestra Sociedad. Es hora de que se haga justicia a los asociados anónimos, que, con gran cariño hacia la Sociedad, la defienden y la propagan, sin que sus nombres ni su labor sea conocida apenas por nadie.

Quienes cumplen con su deber con desinterés y altruismo se contentan siempre con la satisfacción íntima del deber cumplido y, exentos de vanidades, vense pagados en su esfuerzo al ver crecer su noble obra.

Sólo los ilusos necesitan de la adulación y de la recompensa.

Y más que nadie, son los ilusos los que se equivocan.

Sigan honrando a nuestra Asociación esa pléyade numerosa de asociados anónimos, desconocidos, que en más de una ocasión vimos, admirados, propagar de una manera sencilla nuestros principios societarios y las virtudes de nuestra Sociedad, que a ellos, mucho más que a los “elocuentes”, les debemos el progreso numérico y educativo de “La Unión”.

## Ecós de provincias

*La Instructiva de Alicante.*

El día 8 del pasado abril celebraron su aniversario los chofers de "La Instructiva", de Alicante.

He aquí lo que dice un periódico de aquella localidad:

"*La fiesta de los chofers.*—Ayer celebró "La Instructiva", sociedad de conductores y mecánicos de automóviles, la fiesta de su fundación, por cumplir el VII aniversario.

Y fué su fiesta cordialísima y amena, poniendo de manifiesto la fraternidad que une a los que constituyen la popular y simpática agremiación.

Verificóse un banquete en el restaurante Madrid (muy bien servido), al que asistieron unos setenta comensales figurando entre ellos representantes de todos los periódicos locales, presidiendo don Rafael Gisbert, presidente de la Asociación; don José Castaños, secretario; don Angel Avilés, vicesecretario;

### Bolsa Automóvil

Recomendada por el R. A. C. de E.

FUNDADA EN 1904

Núñez de Balboa, núm. 8

Teléfono 730 S.



Garaje para 200 automóviles

Carretera del Este, núm. 8

Teléfono 15-89 S.

En depósito . . . . . 25 ptas.

En jaula . . . . . 40 »

A comisión para venta . . . . . 30 »

## Sociedad Anónima del Carruaje

Construcción de carrocerías y carruajes de lujo.-Reparaciones, transformaciones.

**Precios especiales a los asociados a**

UNIÓN GENERAL DE OBREROS DEL TRANSPORTE

Orense, 16. MADRID T. 17-90 J.

don Vicente Baylach, en representación de la Sociedad de Chófers de Valencia, y el abogado y el procurador de la Sociedad, don Pedro Beltrán y don Pedro Pinedo.

La comida transcurrió muy animadamente, celebrándose los valiosos obsequios remitidos para ella por don Manuel Marco, don José Luis Curt, señores Arques y Bonmatí, don Francisco Vives, don Miguel Llaneras, señores Martínez y Roselló y el representante de la casa Fiat.

A la hora del brindis cristalizaron en bellos y sentidos discursos los sentimientos fraternales de los reunidos, haciendo votos por la unión de todos y por el progreso de la Sociedad don Rafael Gisbert, don Pedro Beltrán de la Llave, don Armando Sierra, don Juan Sansano, don Gregorio Barrayán y don Pedro Pinedo.

La fiesta, gratísima, terminó en medio del mismo entusiasmo en que se desarrolló."

*Lo que vale la organización para actos de "compañerismo".*

El día 11 de marzo ocurrió un accidente automovilista en la carretera de la Coruña a Madrid, resultando lesionados dos socios de esta Sociedad: el propietario del coche y el ex socio de este centro Andrés Ramón Picó, que perdió la vida casi instantáneamente. Deja viuda y cuatro hijos, todos menores y en mala situación.

La Sociedad de chofers de ésta, sin fijarse en si era o no socio y sólo por el hecho de haberlo sido, encabezó una suscripción para recaudar algo a beneficio de dichos huérfanos, a la que contribuyeron todos los chofers, socios y no socios, y muchas amistades del finado.

La Sociedad se suscribió por cien pesetas, recaudándose 2.000 próximamente.

Actos como éste son dignos de encomio; pues se hacen con el compañero que vivió y debía vivir, como todo obrero consciente y emancipado.

Por eso digo: ¡Cuánto vale estar asociado!

M. RODRIGUEZ

La Coruña, abril 17 de 1926.

## Acta de revisión

Acta del dictamen dado por la Revisora de cuentas, que se constituye con motivo de una hoja impresa y firmada por Celestino García y Carlos Hernández y a petición de una carta que va unida a este acta y firmada por el compañero Joaquín Casajús.

Dando el Comité Ejecutivo carácter oficial para revisar todas las cuentas a una Comisión formada por los compañeros que acompañan al camarada Casajús y otros compañeros citados para dicho fin por el Comité Ejecutivo.

Estos compañeros se reúnen hoy, 17 de abril de 1926, y a las once de la noche, en la Secretaría núm. 17 de la Casa del Pueblo de Madrid, de la Sociedad "La Unión de Obreros del Transporte", a la que pertenecemos. Se procede al nombramiento de un secretario para que levante acta de todo lo que ocurra con motivo de dicha gestión, siendo nombrado el compañero González Mata. Esta Comisión empieza a hacer la revisión de cuentas, con sus comprobantes, con arreglo al borrador de caja, encontrándose con que en 31 de enero de 1926 Tracción Mecánica tiene un capital inicial de 62.514,87 pesetas, hallando una partida de 11.072,48 pesetas que corresponde a gastos realizados en el trimestre anterior y aprobados por la Junta general, y que figuran en descargo en el mes de febrero, siendo, por tanto, el capital efectivo inicial en Tracción Mecánica de 51.442,40 pesetas. Después de examinados los ingresos del mes de febrero, nos encontramos con que por todos conceptos han ingresado en dicho mes 16.478,77 pesetas.

En Tracción de Sangre en 31 de enero último hay un capital inicial de 52.103,57 pesetas, y los ingresos del mes de febrero, por todos conceptos, son 3.475,23 pesetas.

Revisados y vistos todos los comprobantes de gastos generales de ambas Secciones, arrojan un total general de 17.304,19 pesetas, correspondientes al mes de febrero, cuyos gastos se descomponen en la forma siguiente: A Tracción Mecánica le corresponde el 85 por 100, que arroja un total de 14.708,57 pesetas,

y a Tracción Sangre, que le corresponde el 15 por 100, que son 2.595,62 pesetas, suman igual los dos tantos por ciento: 17.304,19 pesetas.

SUPERAVIT del mes de febrero de las dos Secciones: 2.649,81 pesetas.

Examinados los ingresos de la Sección Mecánica correspondientes al mes de marzo, dan un total de 16.573 pesetas. Asimismo son revisados los ingresos de Tracción Sangre del mismo mes, y dan un total de 2.310,30 pesetas.

Vistos los gastos de las dos Secciones, con todos sus comprobantes, durante el mes de marzo, arrojan un total de 16.362,61 pesetas, que se descomponen de la forma siguiente: a Tracción Mecánica corresponde el 85 por 100, que da un total de 13.908,22 pesetas, y a Tracción Sangre el 15 por 100, que son pesetas 2.454,39, y que sumando estas dos cantidades dan el siguiente resultado: 16.362,61 pesetas.

Y, RESUMIENDO, que de los ingresos y gastos habidos durante los meses de febrero y marzo, resulta un SUPERAVIT DE CINCO MIL CIENTO SETENTA Y SEIS PESETAS CON CUARENTA Y NUEVE CENTIMOS.

Todo lo cual suscribimos y firmamos en Madrid, a 18 de abril de 1926.

La reunión de la Comisión revisora terminó a las cinco de la mañana.

El secretario de la Comisión, Miguel González Mata.—Joaquín Casajús, José de Alba, Jesús Salgueiro, Francisco Rodríguez, Tomás Vivancos, José Anastasio, Tomás Romero, Vicente Pérez, Faustino Díez, Servando López, Jesús Gascón, Eleuterio Gallego y Antonio Barrio.

*Nota.*—A la reunión de la Comisión revisora asistieron Vicente Penadés, Fidel Puig y Joaquín Barranco, que, muy avanzada la hora, se retiraron, por creer que no tenían ninguna objeción que hacer. También asistieron las Directivas en pleno, el oficial de Secretaría, Celestino García y Carlos Hernández, firmantes estos dos últimos de la hoja insidiosa, y todos dieron su conformidad a la relación de gastos e ingresos, aprobándose las cuentas.

EL COMITE EJECUTIVO

Madrid, 18 de abril de 1926.

# CHAUFFEUR

POR SUCIA QUE ESTÉ SU MANO  
LA LIMPIA EL JABÓN

# M E C A N O

Borra de la piel toda clase de manchas por rebeldes que fueren. Anilinas, tintes, pinturas, aceites, grasas, etc. No produce asperezas. Es lo más eficaz y perfecto que se conoce.

Pastilla, 50 céntimos.

PERFUMERÍA FLORALIA, CREADORA DEL  
SUPREMO JABÓN FLORES DEL CAMPO

# TEXACO



## PARA LOS MECANICOS DE AUTOMÓVILES

Encargados por la C.<sup>a</sup> PETROLIFERA HISPANO-AMERICANA, establecida en la calle del Marqués de Cubas, núm. 1, que son los Representantes y únicos distribuidores de los renombrados aceites TEXACO, que fabrica la THE TEXAS COMPANY, de Nueva York, de difundir la venta de los citados aceites, que ya tienen bastante importancia en España, hemos logrado unos descuentos especiales, que queremos redunden en beneficio de vosotros mismos, en vez de emplearlos en gastos de propaganda y publicidad.

Los aceites TEXACO, en los Estados Unidos de América, principal productor de lubricantes, se encuentran por su fama a la cabeza de todas las marcas, y son considerados tan buenos, por lo menos, como los mejores que se conocen. La venta de los mismos es enorme, y no hay razón para que en España también no consigan el puesto preferente que han obtenido en América.

Se trata ahora de hacer una intensa campaña para que prueben y empleen los lubricantes TEXACO todos o la mayor parte de los mecánicos, en la seguridad de que cuando lo conozcan comprenderán la superioridad de los mismos.

En vez de emplear grandes sumas en publicidad y propaganda, como ya antes indicamos, hemos conseguido de la Compañía TEXAS una respetable cantidad, que al concedernos con el aludido objeto la traducimos en unos descuentos que deberán entregarse a los mecánicos, en todo garaje o almacén en donde se adquieran los lubricantes TEXACO, y consistirá en un *20 por 100 del importe de las facturas.*

No dejad, pues, de reclamar, al adquirir nuestros lubricantes TEXACO, el citado *20 por 100*, que es exclusivamente para los mecánicos, y que ya al vender nuestros productos concedemos a todos los garajes y almacenistas con este objeto.

## ¡ATENCIÓN!

Utilidad que percibirán los «chauffeurs» y mecánicos con los aceites TEXACO, según la forma en que verifiquen las compras, a razón del 20 por 100 sobre el importe neto en factura, a saber:

20 por 100 en barriles, por cada 100 kilogramos ... ..	72,00 pesetas.
Idem íd., en 1/2 barriles, ídem íd. ... ..	74,00 "
Idem íd., latas de 17 kilogramos (petroleras), en cada lata ... ..	13,00 "
Idem íd., latas de cinco litros, en cada lata ... ..	4,00 "
15 por 100 en latas de dos litros, en cada lata ... ..	1,25 "

PIDAN NUESTROS TEXACOS MOTOR OILS, flúido, semiflúido, semiespeso, espeso y extraespeso, valvolina y grasas consistente y esponjosa, en todos los principales garajes de la plaza de Madrid.

# NOTICIAS

*El automóvil en los Estados Unidos.*

Según las últimas estadísticas, durante el año 1925 el número de automóviles en Norteamérica ha crecido en más de un millón de coches, cifrándose hoy en 20.200.000; de ellos, 17.658.491 de turismo.

Nueva York tiene 1.500.000 autos. California, 1.440.000. Ohio, 1.400.000. Pensilvania, 1.357.000. Y el Illinois, 1.256.000.

*Calendario motorista 1926.*

El calendario oficial del Real Moto Club de España para este año, es el siguiente:

*Día 2 de mayo.*—Campeonato de España de motocicletas, y gran premio de autociclos.

*Día 27 de junio.*—VII Carrera Internacional de las XII horas.

Como hace muchos años que el campeonato de España no se celebra en esta corte, esta carrera revestirá gran importancia, y sabemos que se hacen gestiones para el arreglo y neutralización de un circuito muy próximo a Madrid.

Las XII horas se celebrarán, como todos los años, en el clásico circuito de Guadarrama-Navacerrada.

## Suscripción voluntaria y permanente para la fundación Pablo Iglesias

	Ptas.
Manuel González ... ..	5,00
Angel Martín y Martín ... ..	5,00
Pablo la Huerta (Portugalete) ... ..	2,00
Sanrigoberto ... ..	5,00
Tomás Hernández ... ..	2,00
Alfonso Rodríguez ... ..	2,00
Valentín Martín ... ..	2,00
Antonio Rodríguez ... ..	2,00
Antonio de Lagüida ... ..	2,00
Agapito Baños ... ..	2,00
Antonio Hernauz ... ..	2,00
Emiliano Valiente ... ..	2,00
Antonio Pajares... ..	2,00
Nicasio Martín ... ..	2,00
Daniel López ... ..	2,00
Clemente Montoro ... ..	2,00
Luis Pérez ... ..	2,00
Antonio Ariña ... ..	2,00
José Tarrajo ... ..	2,00
<b>Total ... ..</b>	<b>47,00</b>

A esta suscripción incluimos lo recaudado por "La Velocidad", en concepto del homenaje a Pablo Iglesias, que por su fallecimiento restó por entregar, y que suma 24 pesetas, que, con las anteriores, hacen un total general de SESENTA Y UNA peseta.

## NECROLOGIA

El pasado mes de abril, nuestro excelente amigo y compañero Luis Menéndez tuvo la desgracia de perder un hijo de cuatro años de edad. A nuestro querido amigo Luis y su estimada compañera le enviamos la expresión sincera de nuestro sentimiento.

También tenemos que lamentar el fallecimiento de los padres de los compañeros José Díaz y Vicente Palacios, a quienes testimoniamos nuestro más sentido pésame.

Igualmente ha fallecido nuestro asociado Nicasio Díaz Martínez (cochero).

A su respectiva familia damos nuestro más sentido pésame.

## ¡CHOFERS! ¡MECANICOS!

VISITAD LA CASA DE

### Joaquín R. Eguínoa

IMPORTADOR DE LUBRIFICANTES DE LA

### STANDARD OIL COMPANY

Accesorios, gasolina, carburo, etcétera. Inmejorables calidades y precios económicos.

OFICINAS Y ALMACENES:

SANTA ENGRACIA, 118.—MADRID

*Es peligroso ser sincero, a menos de ser también estúpido...*

*Guárdate del hombre que no devuelve tu golpe. Nunca te perdona ni te permite que te perdones a ti mismo.—Bernard Shaw.*

# GUIA DEL AUTOMOVILISMO

POR ORDEN ALFABÉTICO

Alumbrado eléctrico. Vicente Jiménez. Calle de Leganitos, 13.

Agencia automovilista de Marcos. San Felipe Neri, 4.

Antonin Muñoz. Talleres de construcción y reparación de radiadores y tubería de admisión. Ponzano, 18.

Antonio Sancho. Neumáticos y bandajes. Lagasca, 55. Teléfono 105 S.

Antonio Zaragoza. Reparaciones de automóviles y piezas de recambio. Trafalgar, 21.

Andrés Campos. Taller de reparación de automóviles de todas clases y maquinaria. Paseo de la Dirección, 4.

Autógena Paradinas. Soldaduras de aluminio garantizadas. Bravo Murillo, 22.

Autógena Martínez. Vallehermoso. 9. Teléfono 11-26.

Automóviles Berliet. Automóvil Salón. Alcalá, 81.

Automóviles Nash, Hudson y Exess. Carrera de San Jerónimo, 53.

Automóviles Sancho. Paseo de Martínez Campos, 9. Teléfono 127 J.

Carburador Español J. R. Z. Agencia de Madrid, Montalbán, 5.

Casa Ardid. Génova, 4. Teléfono 19-26 J. Neumáticos y accesorios.

Casa Biarritz. Príncipe de Veigara, 12. Teléfono 15-77 S.

Casa Cabezón. Trajes azules para mecánicos. Paseo de las Delicias, 14. Teléfono 425 M

Cubiertas a plazos y de ocasión. Hernán Cortés, 16. Accesorios de todas clases, de Nicolás Jiménez.

Desmareais Hermanos. Gasolina para automóviles. Conde de Xiquena, 6. Teléfono 10-26 M. Apartado 176 M.

Eduardo Lanzón. Calle de la Santísima Trinidad, 19. Teléfono 16-90 J.

Emiliano Bermejo. Taller de vulcanizaciones. Ayala, 20.

Enrique Tarrida. Fabricación nacional de faros. Claudio Coello, 50

Garage Madrid. J. Barrera Simón. Calle de Guzmán el Bueno, 21 antiguo y 27 moderno.

Garaje Continental Auto de Agustín Torregó. Calle de Torrijos, 24.

Garaje y talleres Ureña. Calle de Lagasca, 75, y Prim, 1.

Garaje y taller de reparaciones de Arturo Gándara. Calle de Modesto Lafuente 4 (esquina a Abascal).

Garage Castilla. Gavinas independientes. Reparaciones. Gaztambide, 14.

Garage Penínsular. Moisés Velasco. Ponzano, número 27.

Garage y soldadura autógena. Gonzalo de Córdoba, 6.

Gasolina «El Clavileño». Oficinas, San Agustín, 2. Teléfono 12-37.

Gasolina filtrada «Sellh». Paseo de Recoletos 6. Teléfono 11-52 S.

Lubrificantes Aiglon. Ronda de Atocha, 23 triplicado. Teléfono 26-26 M.

Hermanos Ortego. Platinista y chapista. Bravo Murillo, 35.

José Uria. Rozamientos y cojinetes de bolas Hollmann. Paseo de Atocha, 17.

Representación del Buch. Oscar Leblanch. Alcalá, 62.

Sociedad Anónima del Carrauje. Orense, 16.

Talleres Alemanes. Reparación de neumáticos. San Marcos, 33.

Talleres Renault. Avenida de la Plaza de Toros, 9.

Talleres R. Roca. Calle de Núñez de Balboa, 8.

Talleres Vulki. Reparaciones de neumáticos de Victorio Rodríguez. Calle de Menéndez Valdés, 19. Teléfono 23-83-

Talleres «Doht». Diego de León, 4. Teléfono 768 S. Reparaciones garantizadas en automóviles.

Talleres Ibáñez. Ponzano, 12. Electricidad en automóviles.

Rafael Jimeno. Talleres mecánicos. Torrijos, número 26.

Santiago Jiménez. Neumáticos y accesorios para automóviles Cardenal Cisneros, 7.

Sastrería de Moisés Sancha. Montera, 14. Teléfono 20-08 M. Uniformes para «chauffeurs».

Sebastián Torres y Rodríguez. Taller de Carrocerías y forja. Hermosilla, 50. Teléfono 25-29 S.

VICTORIA. Manufactura de caucho. Goya, número 67.

Sociedad Española de Elementos Industriales «Olgontra». Carranza, 16. Teléfono 20-23 J.

Representación de automóviles de Carlos de Salamanca. Paseo de Recoletos, 14.

Valbuloils. Almacenes, García de Paredes, 22.

Vigololina. Ahorra dinero y da fuerza a los motores. Oficinas en Madrid, Rodríguez San Pedro, 2.

# ¡MECÁNICOS!

# ¡CHOFERES!

## ¡Ojo! Casa Cabezón ¡Ojo!

Grandes Almacenes de Tejidos, Sastrería, Camisería, Zapatería,  
Muebles, Camas y Relojería.

Casa especial en trajes y monos, patentados, con telas exclusivas de Vergara.

### SECCION DE SASTRERIA

Traje sarga azul, 10,50; superior, 14,50; extra, 18. Traje-mono asargado, 10,55; ídem superiores, 14,50; ídem kaqui o gris, 16,50. Guardapolvos, 7,65; ídem superiores, 12,50.

En esta sección contamos con un gran cortador para toda clase de prendas y uniformes a precios baratísimos. Gran colección de trajes de estambre, incluyendo forros y hechura, a 80 pesetas. Exclusivamente para los socios del Transporte admitimos géneros para confección de trajes. Hechura y forros desde 38,50.

### SECCION DE CAMISERIA

Camisa percal, 5,90; ídem con vistas tusol seda, dos cuellos, 8,65. Calzoncillos cortos, 2,45.

### SECCION DE CALZADO

Zapato especial, enorme duración, 26,85.

### SECCION DE MUEBLES

Cama de haya, con sommier, 43,50. Sillas propaganda, 4,70. Lavabos completos, 22. Mesa de noche de haya, 19,50. Amacas, 8,25. Colchones borra, 12,95.

### SECCION DE RELOJERIA

Relojes garantizados a 42,50; ídem Omega, ídem, 50.

En todos los demás artículos que abarca esta importantísima casa y que no se anuncia su precio, a todo socio del Transporte se le abonará el 10 por 100 de su compra.

## ¡Ojo! Casa Cabezón ¡Ojo!

16 Y 17, PASEO DE LAS DELICIAS, 16 Y 17.

TEL. 4-25 M.

**NOTA.**—Si no quiere molestarse pase recado por el teléfono indicado y seguidamente uno de nuestros representantes le presentará a usted cuanto desee.

**¡CHAUFFEURS!**

¿Necesitáis que se haga a  
vuestro coche, rápidamente,  
una reparación perfecta?



Consultad, plazo y condiciones, a

**TALLERES DHOT**

Diego de León, 4.

Teléfono S. 768.

**GARAJE**

Gonzalo de Córdoba, número 6

Teléfono 17 - 38 J.

*PAULAS INDEPENDIENTES*

*TALLERES MECÁNICOS*

*SOLDADURA AUTÓGENA*

Gran Almacén de Neumáticos, Bandajes  
y Accesorios de Automóviles de todas marcas

**S. JIMENEZ**

NO COMPRAR SIN CONSULTAR CON ESTA CASA

Fuencarral, 139-Garaje Agustina-Tel. 459 J.

# Automóviles NASH

Agencia exclusiva

Piezas de recambio HUDSON y ESSEX

## Hudson Essex Motors, S. A.

Carrera de San Jerónimo, 53

*Callar para reparación de toda clase de automóviles, engranajes y piezas de recambio. Trabajos garantizados y con gran economía.*

## *Antonio Zaragoza*

*Trafalgar, número 21. Teléfono J. 568. - Madrid.*

## AUTOMOVILINA

GASOLINA HOMOGÉNEA para automóviles y toda clase  
de motores.

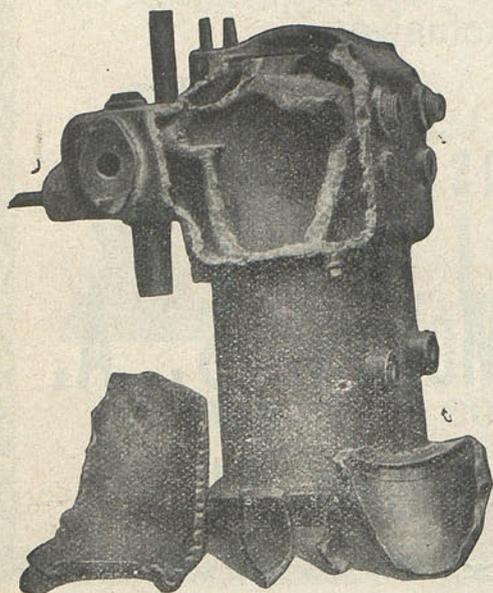
La mejor, la más acreditada y la de mejor resultado en  
consumo. —SE VENDE EN TODOS LOS GARAJES

DESMARAI'S HERMANOS, Conde de Xiquena, 6

Teléfono 10 - 26 M.  
Apartado 176 Central.

Soldadura Autógena y Eléctrica

**AUTOGENA MARTÍNEZ**



Especialidad en carters de aluminio y culatas de automóvil.

□ □ □

Soldaduras garantizadas en cigueñales, coronas y chasis.

□ □ □

VENTA A PLAZOS DE  
INSTALACIONES PARA  
SOLDADURA AUTÓGENA

Vallehermoso, 9.--Teléfono 11-26 J.

MADRID

---

**ANTONIO SANCHO**

NEUMATICOS Y MACIZOS

GOODRICH

PIRELLI

GOODYEAR

Depósito de los aceites Vacuun Oil

Ventas al por mayor y menor.



Exportación a provincias.

Lagasca, núm. 55.--Teléfono 105 S.

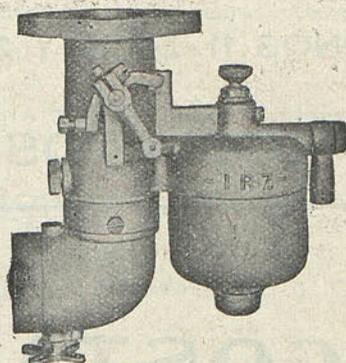
# GRAN GARAJE UNIVERSAL SAN SEBASTIÁN

El preferido por sus condiciones.

## AGENCIA BERLIET

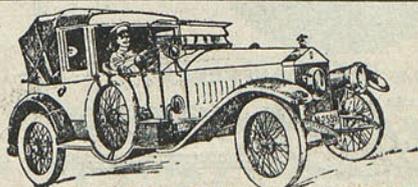
### Carburador Español "I R Z"

El que más conviene al chófer por su potencia, seguridad y economía.



Único construido por obreros españoles.

*Fábrica y oficinas: en Valladolid. Apartado 78*  
*Casa en Madrid: Montalbán, 5*



### CASA ANDREU

San Lucas, 12.

Teléfono 358 7.

**GASOLINA ACEITES MADRID**

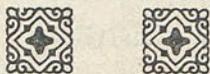
Artículos para Automóviles, Aviación, Cielos y todos los Deportes

Stock completo en Neumáticos, Cámaras, Piezas de recambio,  
Bujías y Herramientas. - Artículos de limpieza.

A precios de Almacén.

== SHELL ==

LA GASOLINA PERFECTA



El mejor carburante y de mayor rendimiento

SOCIEDAD PETROLÍFERA ESPAÑOLA

TELEFONOS 11-52 S. Y 21-42 S.

PASEO DE RECOLETOS, NUMERO 6

**COSTA**

**RECLAMO** ESTA TARJETA ES **DINERO**



SOLO PARA LOS CHAUFFEURS

INFORMARÁN *CASA Biarritz* DE VERGARA, 12 MADRID

Pida usted una tarjeta reclamo

Teléfono S. 15-77

# SASTRERIA DE SPORT

# MOISÉS SANCHA

(S. A.)

CASA DEDICADA HACE AÑOS A LA LIBREA, Y QUE TIENE EN STOCK TODAS LAS PRENDAS CONFECCIONADAS QUE SE PIDAN PARA SER LLEVADAS EN EL ACTO

## Sección de porteros

	<u>Pesetas</u>
Levitón azul, verde o negro, botones de corona, letras enlazadas o lisas . . .	250 a 500
Pantalón con vivo . . . . .	60
Gorras dos vivos y bordados . . . . .	17
Uniforme de americana con gorra bordada, paño de primera y forros especiales de gran abrigo . . . . .	225

## Sección de criados

Traje de frac en vicuña, armeer o lasticotín . . . . .	200
Chaleco de rayas, con mangas, para la limpieza . . . . .	50
Pantalón gris, para la limpieza . . . . .	50

## Sección de cocheros y lacayos

Levita y pantalón . . . . .	250
Uniforme de casaca con chaleco de rayas . . . . .	250
Levitón a la inglesa . . . . .	350 a 500
Rusos, forros de gran abrigo . . . . .	250 a 400

## Sección de chauffeurs

Uniforme completo . . . . .	225
Ruso azul, verde, gris o negro, desde . . . . .	250 a 500

Se facilitan Catálogos ilustrados a quien lo solicite, con nota de precios y detalles de estas prendas

**14, CALLE DE LA MONTERA, 14**  
**MADRID - Teléf. 20-08 M.**

# VIGOSOLINA

## INDISPENSABLE EN TODOS LOS AUTOMÓVILES

Muy señor nuestro: Usted no tiene dinero porque no quiere. Nosotros queremos que lo tenga. Si gasta 15 litros de gasolina diarios debe ahorrar 100 pesetas al mes. Si trabaja un camión o autobús y gasta 50 litros al día, pierde más de 300 pesetas al mes por no usar **Vigosolina**. ¿Es suyo el coche que maneja? Suyo será todo el ahorro. ¿Es de otro? Propóngale el ahorro a medias, entrambos ganarán lo que usted ahorre y él no pague de gasolina al extranjero. Hágalo ahora; mañana habrá perdido lo que deje de ahorrar hoy. La **Vigosolina** ahorra más del 25 por 100 de gasolina y más del 75 por 100 en limpieza del motor. Con **Vigosolina** jamás se engrasan las bujías. Ahorre lo que quema y regáleselo a una persona querida.

Algunos ahorros de los conocidos en la fábrica hasta hoy son:

El Cafeto, 33 por 100; La Fama, el 32; Omnibus de Madrid, el 29; Pescaderías Coruñesas, el 28; Parque de Sanidad, el 23,50; Viena Capellanes, el 27; Comandancia de Intendencia, el 38; «El Imparcial», 30 por 100; Loder, de E. y R. Amaré, el 40 por 100; «El Cañarra», el 40 por 100; Regimiento de Sanidad Militar, el 25; Papelera Española, el 32; Ministerio Marina, el 29; Ayuntamiento (limpieza), el 30; Tomaset, «Transportes», el 30.

### Nueva e interesante experiencia para los taxis

Al emplear Vigosolina sin reducir el sicler, hemos observado que la distancia de una hora de recorrido se hace en 45 minutos con Vigosolina. Y como a menor tiempo empleado, menor gasto, resulta que para ahorrar gasolina y hacer más dinero en el día no hay que tocar el sicler.

De cada cuatro horas de recorrido se ahorra una de tiempo y de gasolina. Y como los depósitos de los taxis son pequeños, a fin de que los *chauffeurs* que los trabajan aprovechen las excelencias de la Vigosolina, hemos hecho envases-cajas, con diez sobres, conteniendo cada uno Vigosolina para 10 litros de gasolina.

### Casas que venden VIGOSOLINA en Madrid

#### Automovilistas

La «Hispano Suiza», Avenida C. Peñalver, 18  
Automóvil Salón.—Alcalá, 81.  
Zacarías Palos. Escuela de Automovilistas.

#### Accesoristas

Güido y Giareta.—Bordadores, 11.  
Balanza.—Fernández de la Hoz, 8.  
Raay-Agencia «Ford».—A.  
Torre Villamil.—Villanueva.  
Iriarte, Zamarrón y Compañía.—Sagasta, 7.  
Gordillo.—Mayor, 80.  
Del Moral.—Hermosilla, 30.  
Aguínaco.—Génova, 17.  
Biarritz.—Príncipe de Vergara, 12.  
Tárrida.—Claudio Coello, 50.  
Domingo Alvarez.—Plaza de Isabel II, 7.  
Almacén de G. F. G.—Malasaña, 11.  
A. de Mesa.—Núñez de Balboa, 3.  
Manuel Villar.—San Roque, 4.  
Sánchez Quiñones.—Alberto Aguilera, 14.  
García Rivero.—Génova, 11.

S. Jiménez.—Cardenal Cisneros, 7.  
E. Jiménez.—Hernán Cortés, 16.  
Ardid.—Génova, 4.  
Luis Díaz.—Paseo de San Vicente, 32.  
Zuazo.—Alberto Aguilera, 16.  
Antonio Díaz.—Príncipe Vergara, 12.  
S. Viver.—Goya, 63.  
Sánchez y Cuervo.—Rodríguez San Pedro, 2.  
Talleres Bilbao.—Ayala, 26.  
Joaquín R. Eguinoa.—Santa Engracia, 118.  
Wifredo Furió.—Alcalá, 113 duplicado.

#### Garajistas

Montero Hermanos.—Núñez de Balboa, 66.  
Hispano Británico.—Jorge Juan, 19.  
Sancho.—Martínez Campos, 9.  
Triple Toro.—Bravo Murillo, 7 y 9.  
Victoria.—Alberto Aguilera, 62.  
Los Angeles.—Gaztambide, 14.  
Garaje Madrid.—Guzmán el Bueno, 21.  
Castilla.—Gaztambide, 11.  
Franco Español.—Santa Engracia, 31

Representantes en toda España, Lisboa, Buenos Aires, Habana y Chile

Oficinas de la fábrica: RODRIGUEZ SAN PEDRO, 2.-MADRID