AÑO I.—Núm. 1. (2.ª época.) Madrid, enero 1926 Precio: 50 céntimos

Z 1983

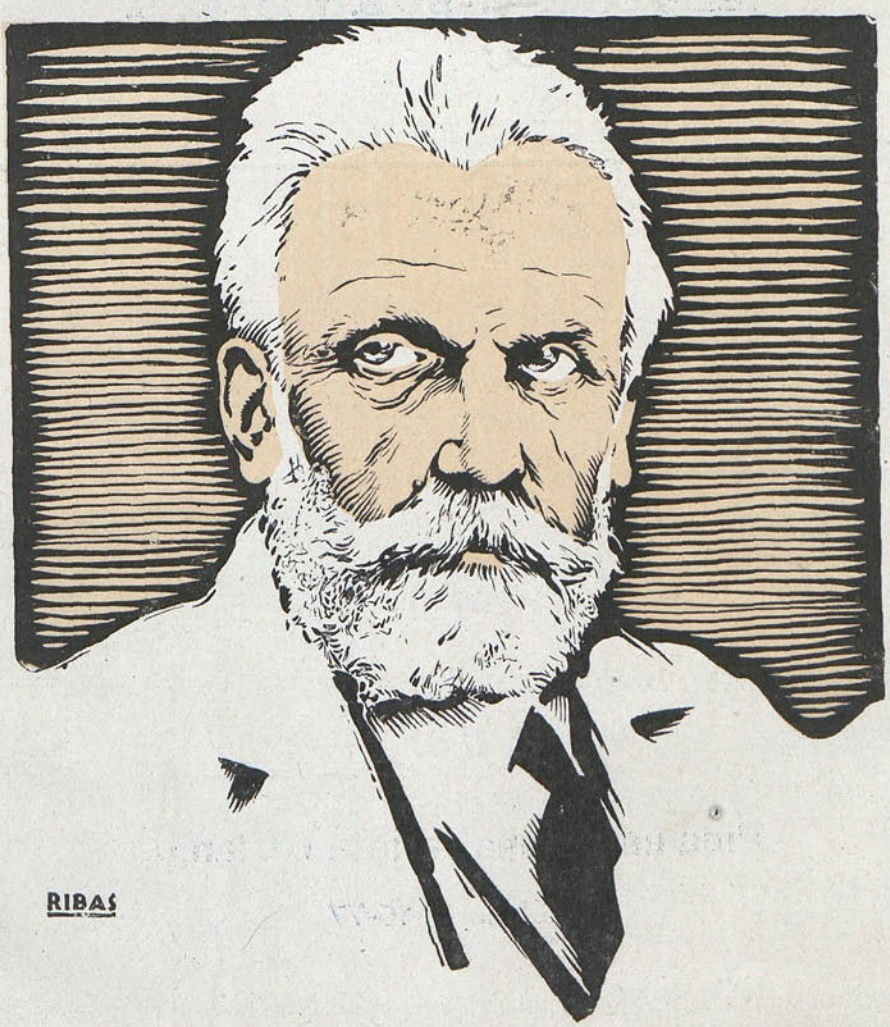
FEDERACION SINDICAL INTERNACIONAL

25 JUN. 1973
BIBLIOTECA NACIONAL SECCION DE REVISTAS

Transporte

REVISTA MENSUAL ILUSTRADA

ÓRGANO DE LA UNIÓN GENERAL DE OBREROS DEL TRANSPORTE



PABLO IGLESIAS

Cariñosamente llamado «El Abuelo», fallecido en Madrid, el día 9 de diciembre de 1925.

(Apunte de Ribas hecho expresamente para TRANSPORTE)

Biblioteca Nacional de España

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 Pre VERGARA, 12 MADRID

Pida usted una tarjeta reclamo

Teléfono S. 15-77

Biblioteca Nacional de España

¡¡Automovilistas!!

En el GARAJE MENCIA encontraréis resuelta la molestia que os ocasiona el inflado de vuestros neumáticos.

En un minuto, veréis infladas las cámaras de vuestros coches o motos, sin esfuerzo de vuestra parte y COMPLETAMENTE GRATIS

Gasolina Automovilina a 3,45 los cinco litros, y aceites "Atlantic„ desde 1,75 el kilo.

Garaje Mencia Doctor Velasco, 6 dupdo.
Al lado del Ministerio Fomento

TELÉFONO 19—30 M.

¡¡No olvidarlo "chauffeurs„!!

TRANSPORTE

PUBLICACION MENSUAL

Organo de la Unión General de Obreros del Transporte.

SUSCRIPCIÓN:

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

Número suelto: **50 céntimos.**

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.

TALLERES "VULKI"

La casa que mejor repara los neumáticos

19, MELENDEZ VALDES, 19

Teléfono 23-83. J.

Biblioteca Nacional de España

Automóviles NASH

Agencia exclusiva

Piezas de recambio HUDSON y ESSEX

Hudson Essex Motors, S. A.

Carrera de San Jerónimo, 53

Taller 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

DESMARAIS HERMANOS, Conde de Xiquena, 6

Teléfono 10 - 26 M.
Apartado 176 Central.

Biblioteca Nacional de España

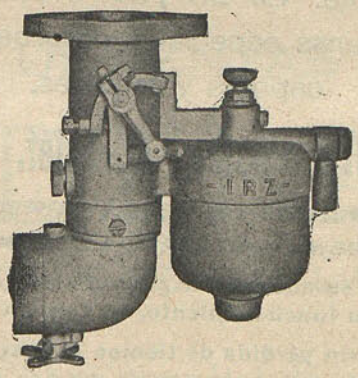
GRAN GARAJE UNIVERSAL
SAN SEBASTIÁN

El preferido por sus condiciones.

AGENCIA BERLIET

Carburador Español "I R Z"

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



Unico construído por obreros españoles.

Fábrica y oficinas: en Valladolid. Apartado 78

Casa en Madrid: Montalbán, 5

GASOLINA
EL CLAVILEÑO

INDUSTRIAS BABEL Y NERVIÓN.-San Agustín, 2

Teléfonos: Oficinas, M. 12-37 y M. 17-75.—Almacenes M. 61-00

Biblioteca Nacional de España

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. YESARES 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

BOCK

TELÉFONO 34-85 M

JOSÉ URÍA P.º de Atocha 17

COJINETES DE BOLAS "HOLLMANN"

Biblioteca Nacional de España

1.000 Ptas.

mensuales garantizamos pueden ganar todos los mecánicos sin descuidar para nada sus ocupaciones diarias.

En América, casi todos los mecánicos y "chauffeurs" colaboran con las agencias de Ventas STUDEBAKER y obtienen grandes gratificaciones mensuales por su gestión.

LA OFICINA DE VENTAS

STUDEBAKER

AVENIDA DEL CONDE DE PEÑALVER, 3 (GRAN VIA)

abre desde hoy un libro especial de cuentas de gratificación y lista de colocaciones para todos los mecánicos que deseando colaborar y obtener nuevas ganancias, nos visiten.

Nosotros suministraremos cuantos datos puedan ayudarles en su gestión y previa presentación del carnet numeraremos su cuenta de gratificaciones y concederemos la insignia de colaboración.

HORAS DE OFICINA PARA COLABORACIÓN:
DE DOCE A UNA Y MEDIA Y DE SEIS A OCHO

Avenida del Conde de Peñalver, número 3.

Biblioteca Nacional de España

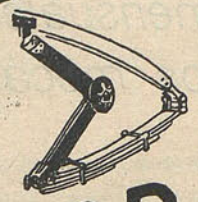
LOS ACEITES INGLESES

PRICE'S

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

ROLLS-ROYCE

AMORTIGUADOR



HARTFORD

EVITA TODA SACUDIDA

CUBRE

BALLESTAS

PATENTE JEAVONS "ENGRASA Y EVITA ROTURAS"

Parabrisas

Auster

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

"C. DE SALAMANCA"

Pº DE RECOLETOS. 14 - MADRID

GROS. 4 - SAN SEBASTIAN.

ROLLS ROYCE = MORRIS = PRICE'S.

Biblioteca Nacional de España

AÑO I.—NÚM. 1. Madrid, enero de 1926 (Segunda época).

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 trabajadores ha de ser obra de los trabajadores mismos

LA MUERTE DEL MAESTRO

¡Ha muerto «El abuelo»! Esta breve frase este grito ahogante resurgió por toda España el día 9 del pasado diciembre. Agobia decirlo y sentimos angustia al creerlo.

Pablo Iglesias ha muerto. Todo el proletariado se estremeció de dolor ante la mala nueva.

La prensa toda dedicó a la memoria del venerable apóstol elogios que nadie como él merecía. No se ha dado, no sedará nunca un sentimiento tan unánime. Amigos y adversarios hicieron justicia al ilustre y austero Pablo Iglesias.

Se han escrito, con motivo de su muerte, millares de apologías de «El abuelo» Todo un pueblo se ha manifestado en el entierro del apóstol, y jamás, una masa tan numerosa y tan consciente se condujo con tanto respeto. Centenares de artículos y biografías de Pablo Iglesias han aparecido en los periódicos. Y es difícil para nosotros, en estos momentos, dedicar cuantos sentimientos pudieran brotar de lo más hondo de nuestra alma, porque nuestra pobre pluma no sabría expresar lo que nuestro corazón siente. A más de que todo cuanto pudiéramos decir sería afectado y caería en el lindero del plagio; nos parece más noble reproducir una de tantas apreciaciones dedicadas «al sembrador» de ideales, a quien quisimos y veneramos tanto en vida y seguiremos queriendo y venerando más allá de la muerte, como él lo deseara: estudiando, luchando por su misma idea y por los mismos procedimientos que él preconizara. Dejemos nuestra pluma para dar lugar a la de uno de sus discípulos más preciaros: Fernando de los Ríos:

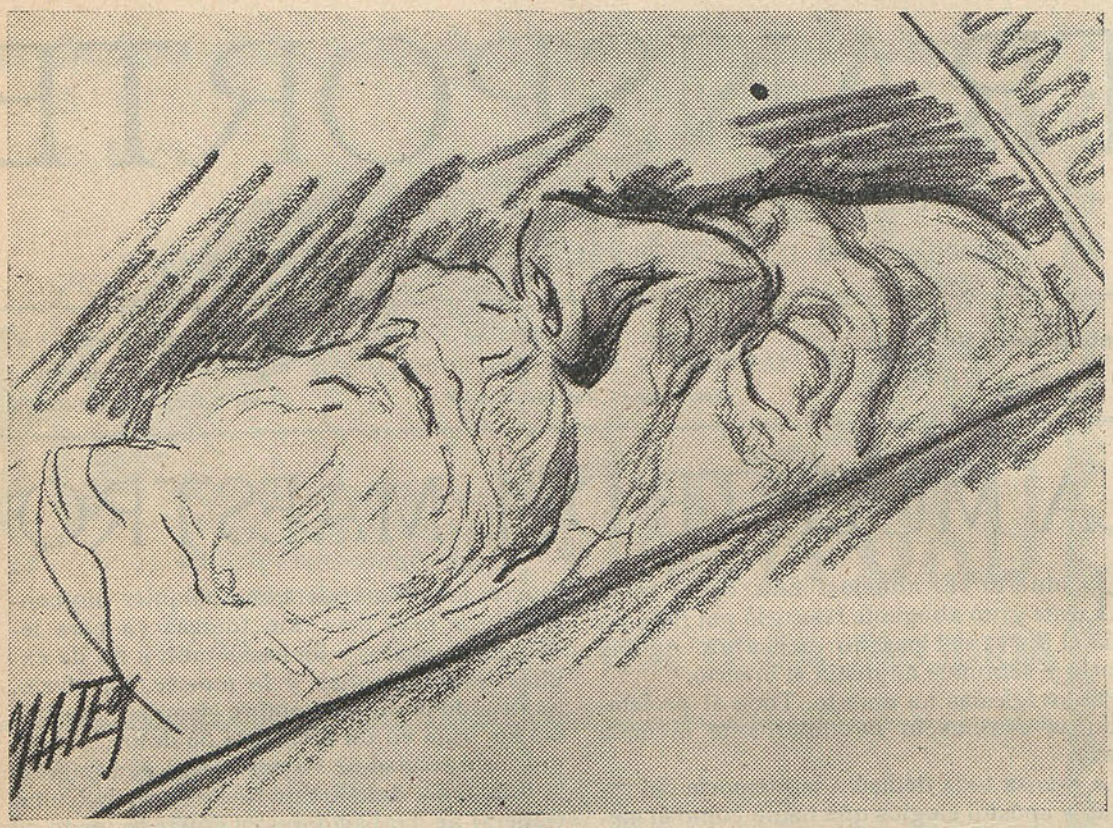
«La muerte de un fundador.

Sereno, tranquilo, como si fuese dueño de su dolor postrero, murió Pablo Iglesias. «La muerte me sorprenderá en cualquier momento», decía hace días, sin fuerzas ya para levantar la cabeza y luchando aún a fin de explicar sus desazones; y la muerte, en efecto, ha llegado para este hombre ejemplar, que inició su vida en un ambiente de dolor, consagró las energías de su naturaleza admirable a la fundación del Partido Socialista y la Unión General de Trabajadores, y muere rodeado de cariño y de respeto.

Ni la hostilidad del medio social, ni las innumerables condenas, persecuciones y vejaciones sufridas atenuaron su sentimentalidad; su amarga niñez de hospiciano, la separación de su madre—a la que idolatraba—para que ella pudiera ganar la vida, y él, instalado en el Hospicio, quedara al abrigo de la necesidad más perentoria, avivaron en su temperamento la sensibilidad para el dolor y acrecentaron asimismo su hostilidad hacia el actual régimen económicosocial. Ante el desemparo o la injusticia, veíase a Iglesias en la intimidad dominado por la emoción, y sus ojos grandes y claros expresaban dulzura y piedad; en la tribuna esos mismos hechos daban lugar a que se revelase la otra mitad del hombre: áspero, razonador, sarcástico.

Iglesias, el fundador de la única organizacion obrera española realmente europea y vital, llevó a los organismos que él creara la austeridad y rigidez de su carácter; él los ha moldeado, y hasta el último momento ha coincidido su pensar con el de la mayoría del Partido. Su muerte, no obstante el apartamiento relativo a que hace años se veía forzado, no influirá por el momento; mas no es posible pensar que la ausencia del fundador deje de trascender en un mañana más o menos próximo; en este sentido cabe afirmar que con Pablo Iglesias termina una etapa de la historia

Biblioteca Nacional de España



PABLO IGLESIAS, YACENTE.—(Apunte del natural, por Mateos).

del Socialismo español, simbolizada en su nombre glorioso.

Hasta su última hora Iglesias ha conservado la fe y el fervor proselitista. Cuando se desmoronaban los ideales políticos en España, el Partido Socialista que Iglesias fundara en Barcelona el 1886 comenzó a difundir con pasión sus creencias; cuando se deshacían los partidos por carencia de disciplina y austeridad, el Partido Socialista, bajo la presión de Iglesias, se concentra en sí mismo, hosco, áspero, celoso de su pureza y temeroso de la fuerza desmoralizadora del medio político.

Lo que ha sido y es el Socialismo español y la Unión General de Trabajadores no puede esclarecerse sin estudiar la personalidad vigorosa de Pablo Iglesias, artífice de sí mismo y de los organismos que él creara; mas no hay tiempo para acometer este empeño. Es Iglesias una de las figuras que han de quedar en la historia política española; era un símbolo de la credulidad en el poder del ideal y de la fe en la eficacia de la acción cuando va henchida de pureza, energía y serenidad. Con Pablo Iglesias muere una de las figuras más relevantes de la época moderna en nuestra patria y la figura más preclara que ha producido el proletariado español.

FERNANDO DE LOS RÍOS

Palabras de «El abuelo» a los «chauffeurs».

En representación de los «chauffeurs» asociados a «La Velocidad», una Comisión, compuesta de Eduardo Alvarez, Francisco Cordero, Joaquín Casajús, Tomás Vivancos y Angel Martín, visitaron a «El abuelo» en su domicilio de la calle de Ferraz, un día que el maestro se hallaba un poco repuesto de su quebrantada salud.

Iglesias, que representaba la tenacidad en la lucha, que era la austeridad, el ejemplo vivo que aconseja y enseña, tuvo para nuestros amigos palabras de aliento preñadas de enseñanzas y consejos.

Para «El abuelo» los «chauffeurs» son elemento aprovechable y útil para futuras contiendas en bien de la clase explotada.

«Hombres jóvenes los «chauffeurs», cultos en su mayoría, a quienes la profesión les exige cualidades excepcionales, pueden ser núcleo influyente en la organización española por su número y por su capacidad.»

«Por eso—añadió Iglesias—es preciso que estudien, que se les oriente y conduzca bien, que no pierdan el tiempo y no se dejen llevar por extremos de un mal comprendido radicalismo, y sepan apartarse de la estela del pasado de herrumbre reaccionaria y servil.»

Biblioteca Nacional de España

Iglesias, en su perorata, a la par que refería hechos pasados de su vida agitada, pudo sacar consecuencias con el cambio operado en el ambiente social, saturado hoy de socialismo.

«Hoy se nos respeta y considera hasta por nuestros propios adversarios. La lucha ha cambiado de aspecto, y si antes, en los comienzos de la organización, nos contentábamos con arrancar un real más de jornal a los burgueses, hoy son muy otras las aspiraciones de la clase obrera... La jornada, el salario, el respeto del patrono y el capataz son jalones conquistados que hay que conservar, y esta lucha económica jamás ha de terminar en la sociedad capitalista; pero la lucha económica va quedando a segundo término para dar paso a la acción política, sin la cual la clase obrera no podrá redimirse.

Los «chauffeurs» son elementos jóvenes y vienen a la lucha con otra vitalidad que sus antecesores en el oficio de guiar, porque menos explotados, más respetados, sus condiciones para la lucha política serán excelentes si saben aprovechar la excepcional circunstancia que su misma profesión les coloca.

Antes no se podía hablar de política; circunscrita la lucha en el campo económico, el obrero sólo ansiaba unos céntimos más de salario, por los que pudiera atenuar un tanto sus necesidades, y hablarles de política era tanto como ponerles en guardia, sembrar en ellos la desconfianza; pero hoy, no sólo se debe hablar y orientar a los obreros en política, sino que se cometería un grave error no aconsejar esto como medio eficaz para su mejoramiento.

Que no actúen en política los obreros, dejando el campo libre a la clase adinerada, sólo lo desean los capitalistas y los que consciente e inconscientemente son apolíticos por sistema. Aunque apolítico no hay nadie, no puede existir nadie. Vosotros, los «chauffeurs», ejercéis la acción política cada vez que intentáis resolver vuestros problemas. Os dirigís a las autoridades y no a los patronos si tratáis de la organización del tráfico, de las malas escuelas de conductores, de la crisis de trabajo...

A todos nos afecta la guerra de Marruecos, el abaratamiento de las subsistencias, las casas baratas, etc. Y sólo con la acción política pueden remediarse esas cosas... Quédese para los timoratos, para los viejos de cuerpo y espíritu, asustarse de la acción política; vosotros debéis entrar dentro de las normas nuevas, que son base y sostén de toda actuación en nuestros camaradas extranjeros...»

De otras cosas relacionadas con la idea de los oprimidos habló el viejo camarada con los mismos bríos e idéntica lucidez que un jovenzuelo... Recomendó a los comisionados hicieran los posibles por que los «chauffeurs» compren y lean «El Socialista», diario único que defiende e instruye a los trabajadores...

Con un abrazo cordial terminó la entrevista, que dejó grato recuerdo para los comisionados, que no olvidan, ni los consejos de «El abuelo» ni las enseñanzas de quien supo llevar una vida ejemplar, triturándola físicamente en aras de un ideal que sin el cual no vale la pena de vivir.

SALUDAMOS

A todos los trabajadores, a todos los que luchan por redimirse de la esclavitud capitalista, a la Prensa obrera que defiende los intereses de la clase proletaria y procura por su cultura, a la Prensa liberal democrática que simpatiza con nuestras aspiraciones y coopera a la formación de hombres cultos y luchadores; a todos, un saludo fraternal.

TRANSPORTE

REVISTA MENSUAL ILUSTRADA

ORGANO DE LA UNION GENERAL DE OBREROS DEL TRANSPORTE

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

Dad el nombre de TRANSPORTE siempre que hagáis compras y pedidos en las casas industriales.

Biblioteca Nacional de España

Pablo Iglesias nos felicita por la fusión.

El maestro, que era hombre de gran perspicacia y que hasta los últimos momentos de su vida se enteraba de todos los acontecimientos de la vida societaria de las colectividades, seguía toda nuestra actuación con el mismo o mayor interés que nosotros mismos. Cuando hubimos de hacer la fusión, cuando tuvo forma legal nuestro primer acuerdo y supimos darnos la mano quienes durante muchos años nos combatimos como rivales, dimos una gran satisfacción a Iglesias, quien nos había aconsejado siempre esta nuestra determinación. Unos días antes de morir el apóstol escribía a nuestro amigo Angel Martín felicitándonos por la fusión. He aquí la carta que nuestro compañero Angel recibió, y que es uno de los últimos autógrafos del maestro:

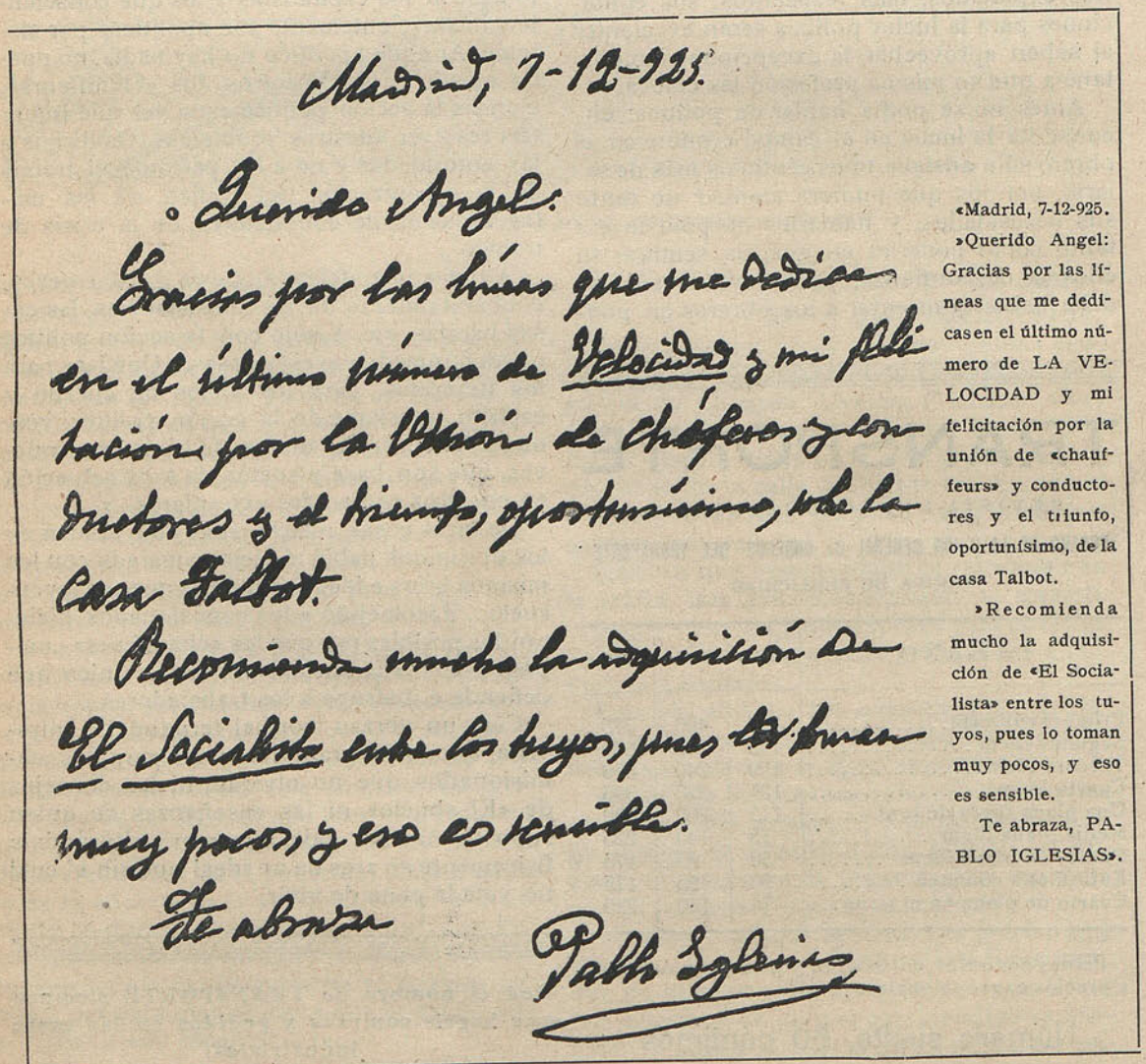
Vean en este hecho los que aun titubean, los que dudan sobre la fusión de las dos colectividades y que aun ponen obstáculos para impedir la obra comenzada, vean los agazapados en su indiferencia, en su enemiga incolora, observen cómo «El abuelo» reconocía una gran transcendencia a este caso de la fusión.

Si nosotros, por ignorancia o pasión, nos hubiéramos equivocado, en estos momentos sentiríamos la íntima satisfacción de haber coincidido en apreciación con el maestro.

¡Que su memoria nos fortalezca para seguir sus consejos y procurar imitar su ejemplo!

Advertimos a los asociados que se hallen retrasados en el pago de cupones que se apresuren a recogerlos durante todo este mes de enero. De lo contrario, daremos definitivamente de baja el 1 de febrero a cuantos compañeros deban tres o más cupones.

LAS DIRECTIVAS



Madrid, 7-12-925.

Querido Angel:

Gracias por las líneas que me dedica en el último número de Velocidad y mi felicitación por la Unión de Chóferes y conductores y el triunfo, oportunísimo, de la casa Talbot.

Recomienda mucho la adquisición de El Socialista entre los tuyos, pues lo toman muy pocos, y eso es sensible.

Te abraza

Pablo Iglesias

«Madrid, 7-12-925.

»Querido Angel: Gracias por las líneas que me dedicas en el último número de LA VELOCIDAD y mi felicitación por la unión de «chauffeurs» y conductores y el triunfo, oportunísimo, de la casa Talbot.

»Recomienda mucho la adquisición de «El Socialista» entre los tuyos, pues lo toman muy pocos, y eso es sensible.

Te abraza, PABLO IGLESIAS».

Biblioteca Nacional de España

Un artículo de Pablo Iglesias escrito expresamente para los conductores.

Cuanta más conciencia tenga una organización obrera de lo que quiere y adónde va, menos yerros comete, más victorias alcanza, más respetada es de amigos y enemigos y más enaltece el nombre de los desheredados.

Una colectividad proletaria consciente, cuidadosa de sus intereses y celosa de su vida administrativa no corre el riesgo de que unos cuantos pillos, alardeando de revolucionarios, hagan de ella lo que quieran y entren a saco en su caja, simulando funciones que no desempeñan, viajes que no realizan o son innecesarios y comisiones inventadas únicamente para cobrar dietas.

Los trabajadores asociados que quieren acabar con el mundo burgués por la explotación que éste ejerce y por la podredumbre que encierra, no sólo han de esforzarse por ser capaces, por conocer bien su profesión y porque sus ideas se graben con fuerza en su cerebro, sino estimar como su mejor cualidad la de ser hombres honrados.

Sin honradez no se puede ser buen societario, buen cooperativista o buen socialista. Pillo y revolucionario, en el buen sentido de la palabra, son términos que se excluyen.

Lo más saliente que hay en las aspiraciones obreras es su fondo de justicia, y para clamar bien por éste ha de acompañar a los trabajadores organizados una conducta honrada y una conciencia clara de la causa que defienden.

Pablo Iglesias.

28 enero 1924.

(*De la revista* La Velocidad.)

Sólo el que no hace nada no se equivoca.

El entierro de Pablo Iglesias constituyó una imponente manifestación de duelo.

Los conductores de carruajes supieron cumplir con su deber. El día del entierro de «El abuelo» se paralizó el tráfico.

La manifestación de duelo por la muerte del maestro superó a todos los cálculos imaginados. Toda la Prensa coincidió en apreciar la cantidad de los asistentes a una cifra superior de 200.000. Ha sido, sin disputa, la manifestación más grandiosa, si que también la que con más silencio y respeto se condujo. La multitud consignó con su ejemplo que no en vano sembró Pablo Iglesias en el cerebro de los trabajadores madrileños la semilla de sus ideales puros y redentores. El homenaje cordial, sencillo, grandioso, puso de manifiesto que hay una España sensible, idealista, que anhela días venturosos de fraternidad humana. Alguien ha dicho que Iglesias, el maestro insigne, ha ganado, como el Cid, su mejor batalla después de muerto. Los que nos apiñábamos entre la multitud, a la par que sentiamos el hondo dolor de la muerte de quien fué nuestro guía y director, notábamos satisfacción íntima ante la belleza del acto de que éramos actores y espectadores.

La disciplina demostrada, la seriedad de la muchedumbre, desinteresada, amorosa, que como ola humana avanzaba lentamente, demostró que es digna de ser dueña de sus destinos, porque sabe sentir y pensar en armonía con el ideal redentor que preconizara el grande hombre, inimitable y austero.

Los conductores de carruajes, unidos bajo sus banderas, que unidas también ondulaban el aire, seguian en gran masa detrás del féretro del maestro en el sitio designado por la Comisión organizadora. Una vez más los conductores cumplieron con su deber.

Las banderas de «La Velocidad», «La Unión de Conductores» y «La Unión», de los conductores de Zaragoza, pareadas, presidían la marcha de los conductores todos de Madrid...

Los conductores pertenecientes a las distintas colectividades fundidas en una sola, caminaban en conjunción armónica, dando la sensación de que en ese día, al dar su último adiós a «El abuelo», sellaban fraternalmente la fusión, rompían con toda contienda pasada y se asomaban a un camino inicial de nuevos derroteros, donde unidos los esfuerzos, la lucha se humanizaba...

Que este día imborrable nos sirva de ejemplo para afianzar nuestra fe y arreciar en nuestra constancia, consolidando la obra que tenemos el deber de realizar...

Los compañeros de provincias.

Tuvimos la satisfacción íntima de contar entre nosotros, en el día triste, a muchos compañeros de provincias que vinieron a ofrendar a «El abuelo».

Con los que compartimos algunos momentos, recordamos a los compañeros de Avila, Federico Muñoz, de Oficios Varios; Orencio Carrascal, de Conductores de Carruajes; Vicente Erce, de Albañiles; Félix Garcia y Agustín Casimiro, de Dependientes de Comercio; Francisco Gómez, de Empleados municipales y presidente de la Casa del Pueblo de Avila, y Eustaquio Meneses; algunos compañeros de

Biblioteca Nacional de España

Las banderas de La Unión, La Velocidad y La Unión de Conductores de Zaragoza, seguidas por la multitud de conductores en el entierro de Pablo Iglesias. (Foto A. Martín).

Zaragoza, y los camaradas Carnicero y del Barrio, de Segovia.

Todos estos compañeros de las organizaciones de provincias, a quienes cumplimentamos en lo posible, pasaron la tarde del domingo en nuestra compañía, recordando al hombre generoso y bueno que perdimos para siempre.

Las coronas.

Muchas y valiosas coronas se dedidaron al maestro. Entre las que más llamaron la atención se hallaba la enviada por «La Unión de Obreros del Transporte», de flores naturales y de tamaño enorme.

También trajeron magnífica corona los conductores de Avila y los de Zaragoza.

Estas coronas de flores naturales, como otras muchas, quedaron sobre la tumba de nuestro inolvidable «Abuelo».

¡Que en paz descanse el llorado apóstol!

El Arte Rodado

En la manifestación del domingo, dedicada a honrar los restos de nuestro maestro Pablo Iglesias, el grupo más importante, después del ramo de la Construcción, era el del Arte Rodado. El paro en los oficios de este ramo fué completo. Las banderas de «La Unión»,

Biblioteca Nacional de España

«La Velocidad» y la Sociedad de Cocheros de Zaragoza, formaban juntas a la cabeza del inmenso grupo, y los trabajadores asociados a «La Velocidad» y a «La Unión de Conductores de Carruajes» confraternizaban, estrechando aún más los lazos que les unen como explotados de una misma industria desde que se hizo la fusión de ambas Sociedades.

Nos place que haya servido el acto de honrar la memoria de «El abuelo» para unir aún más a estos obreros. Iglesias pensó siempre en la necesidad de que se uniesen los trabajadores del Arte Rodado, y todos los trabajadores, para luchar con mayor eficacia por su mejoramiento. Si nuestro venerable maestro hubiese podido ver las dos banderas juntas, formando a la cabeza del Arte Rodado, y detrás los trabajadores de ambas Sociedades, mezclados unos con otros, en franca camaradería, hubiese gozado mucho. Ya que no haya podido ser así, que el recuerdo de este día, dedicado a Iglesias, a su obra y a sus ideas sirva a todos de estímulo para continuar su labor regeneradora de la Humanidad.

Con gran satisfacción registramos en nuestras columnas este hecho trascendental, que hará que el Arte Rodado sea pronto una de las organizaciones más fuertes de Madrid para luchar eficazmente por los ideales que siempre defendió «El abuelo».

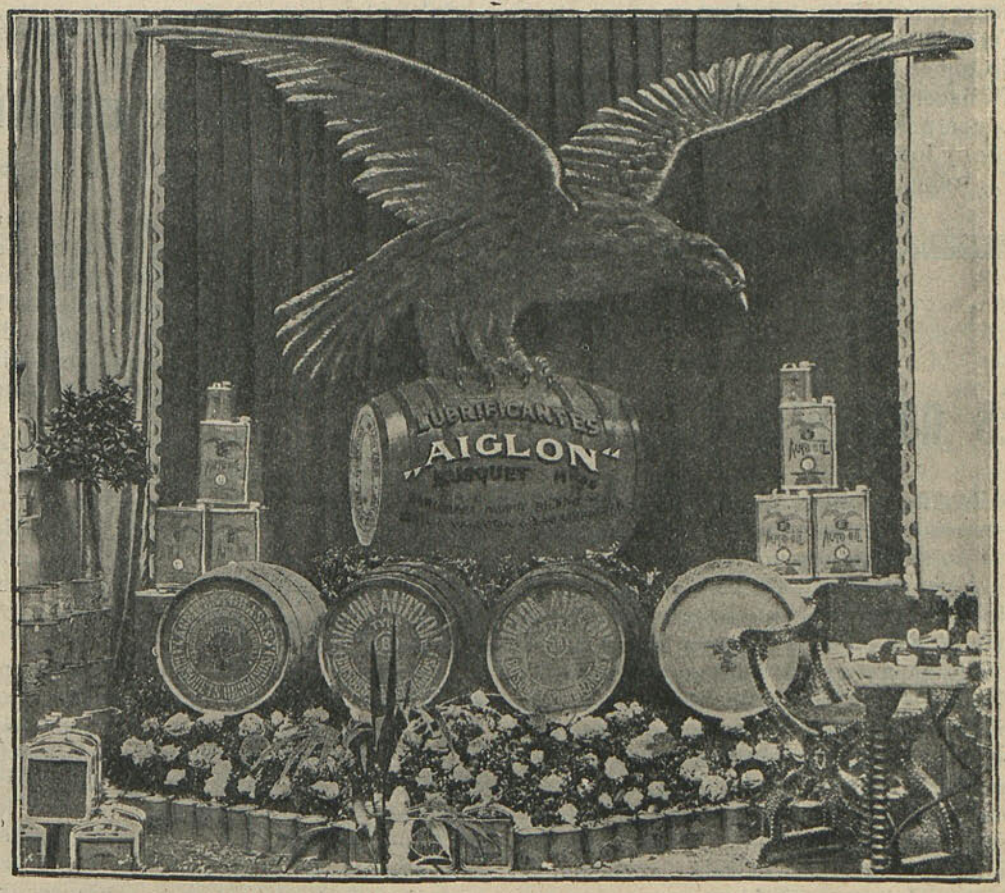
(De *El Socialista.*)

RENAULT LIMOUSINE 12 H. P., en perfecto estado, con alumbrado eléctrico, batería nueva C A V, se vende.

GARAJE IBÉRICO

García de Paredes, 82.

Exposición Internacional del Automóvil. - Barcelona



Casa en Madrid: Ronda de Atocha, 23 tripl. - Teléfono 26-26 M.

Biblioteca Nacional de España

PROPÓSITOS

TRANSPORTE seguirá la misma orientación de las Sociedades fusionadas, que no es otra que la preconizada por la Unión General de Trabajadores y el Partido Socialista que creara el inolvidable y malogrado maestro de todos, Pablo Iglesias.

Por tanto, nuestros propósitos son:

Ser sinceros paladines de la verdad.

Elogiar lo bueno y combatir lo malo.

No esgrimir la pluma como arma para el logro de determinados fines.

Nuestras columnas no se mancharán con diatrivas y denuestos contra Sociedades hermanas que aspiren, como nosotros, al mejoramiento de la clase.

No crearemos capitalistas... Las combatiremos.

Si surgen consagrados, no daremos patentes de genio a nadie por el solo caso de haber tenido un éxito...

Combatir a los biliosos, a los sabihondos, a los inmorales y a los holgazanes.

Rectificar cuando cometamos error.

Pedir consejo y apoyo a los buenos compañeros que quieran ayudarnos.

Tener buena voluntad.

No tomar la revista para defensa personal.

No hacer de nuestra pluma un pedestal.

Educarnos, educar, divulgar y propagar la cultura y los buenos principios sociales.

Y... trabajar... trabajar... y trabajar...

SOBRE LA FUSION

—

Es necesario repetirlo.

En España, ni en el mundo entero, nada se consigue implorando la justicia y el derecho si no se tiene una fuerza para imponerse. Y a eso vamos ahora, a ser un núcleo fuerte, disciplinado, consciente, para que más capaces y con más pujanza imponer nuestro derecho, la justicia a que nos creemos merecedores. Para ello no basta con haber dado este paso de gigante fusionando los dos núcleos dispersos; es preciso, más que nunca, la propaganda y el estudio en todos, y que todos procuren cumplir socialmente con su deber...

Creen algunos camaradas, muy equivocadamente, que la labor ya está hecha con la fusión, que hemos entrado en una nueva era de felicidades, y eso no es así. El que todos nos unamos estrechamente, nos da mejor medio de defensa y de educación social, pero nos proporciona también más trabajo, más actividad y un cuidado más exquisito en todo cuanto tengamos que realizar.

Más que nunca hacen falta hombres reflexivos, conscientes y luchadores. Y no lo son quienes ahora, en estos momentos de transición, sin que hayamos consolidado la reforma empezada, vienen planteándonos conflictos por cosas nimias que en otros tiempos ni siquiera quisieron apercibirse.

No es que nos moleste ni nos ofenda la efervescencia que siente el personal por mejorar; deseamos la lucha y nos congratula que los compañeros busquen la pelea, pero también deseamos y es necesario para el éxito de nuestras pretensiones, que la contienda sea reflexiva y por motivos justificados y de interés general. Para eso estamos dispuestos y sin descanso; pero no para cosas de carácter particular o de pasiones individuales que se supieron reprimir hasta ahora...

Más que nunca tenemos que ser cautos y agudizar el ingenio... A ello vamos con voluntad, con fe en los ideales, libres de prejuicios y sin grandes impaciencias...

Los conductores de automóviles.

Una gran reforma orgánica 1919-1926.

En el mes de marzo de 1919 se constituyó en Madrid la Sociedad de «chauffeurs» «La Velocidad». Esta entidad surgió ante el ambiente de camaradería que existía en el gremio y por la necesidad de unirse para defenderse contra innumerables enemigos existentes entonces de los conductores de automóviles.

Al constituirse la Sociedad de «chauffeurs» un puñado de camaradas, soportando las burlas de sus propios compañeros, se consagraron por entero a la propaganda, consiguiendo con ello el que se sumaran a la nueva colectividad gran número de «chauffeurs», que demostraron una gran actividad y un desinterés inconfundibles.

Los «chauffeurs», como los demás obreros, al contacto unos de otros y con los nobles auspicios de la Sociedad, fueron capacitándose en lo posible, adquiriendo conciencia de clase, ansias de mejora. Y por instinto de conservación, por compañerismo, porque la industria ensanchaba y los patronos constreñían cada vez más a los obreros, los «chauffeurs» se apiñaban y crecían en su organización de manera asombrosa. Un año bastó para conseguir más de mil adeptos; un año para que en-

Biblioteca Nacional de España

tre los «chauffeurs» (semi señoritos entonces), fuera impregnándose la idea de unirse a sus hermanos de explotación para poder hacer frente a las dificultades de la vida agravadas por los irritantes egoísmos de la clase explotadora. Y a medida que aumentábamos en número surgían más y más problemas que resolver, más inconvenientes que solucionar. Se hacían frente y se resolvían las cuestiones satisfactoriamente.

Un éxito, y aumentaba progresivamente la organización. Como la mayoría de los asociados eran jóvenes, éstos osaban a todo, y en cada año aumentaban mil asociados más... Surgió la inevitable contienda de dos Sociedades afines: alguien le interesaba sostener el fuego sagrado del encono, y el pugilato tuvo momentos de tragedia. Pero estas divisiones de las dos entidades rivales aunque crearon odios y luchas intestinas, también sirvieron para que los más propagandistas activaran la acción para conseguir más adeptos a su entidad, y se da el caso de que en poco más de seis años que ha tenido de vida «La Velocidad» se consignen en Madrid 10.000 militantes entre las dos entidades.

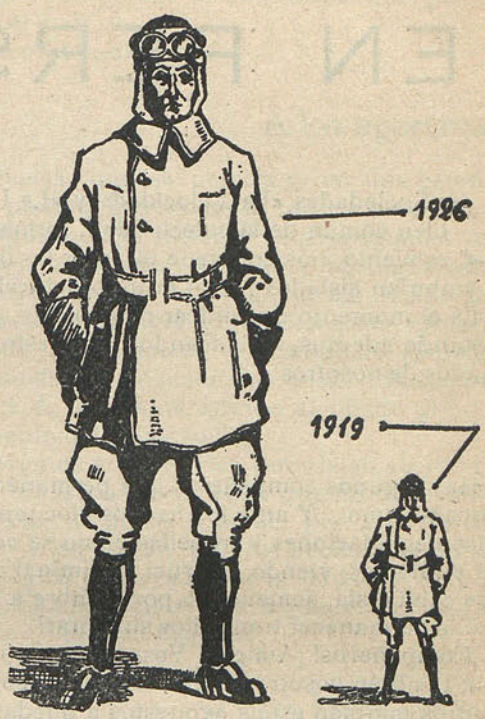
Es indiscutible que «La Velocidad», en sus siete años de existencia, hizo una gran labor organizadora. Consiguió reunir, educar, consolidar a un oficio indisciplinado y refractario a toda organización.

Tal es el mayor mérito de esta entidad que, por haber cumplido su misión honrosa, y después de haber roto con todo encono personal de antiguas contiendas, se fusiona con la entidad iniciadora en el movimiento societario de los obreros del transporte.

«La Velocidad» y «La Unión» han sido rivales durante más de seis años. Las diferencias, los enconos, toda la herrumbre de miserias pasadas eran alimentadas y se sostenían por la canallesca actuación de un traidor que, un buen día, pudo ser descubierto y con pruebas acusado. Inutilizado socialmente este Judas entra en una nueva fase la organización.

Y sintiendo el anhelo unánime de los asociados de ambas entidades, las Directivas, formadas ambas por compañeros que se conceptuaron como enemigos irreconciliables, vienen a un acuerdo, y de dos sociedades forman un solo organismo que denominan «Unión General de Obreros del Transporte».

Las cuentas correspondientes al cuarto trimestre del año 1925 de las Sociedades La Velocidad y La Unión, se publicarán con la convocatoria de las Juntas generales en este mes de enero, para conocimiento de los asociados a ambas entidades.



Proporción de «chauffeurs» asociados en 1919, que se constituyó en Madrid La Velocidad, y en 1926, que La Unión y La Velocidad están fusionadas.

Esta gran reforma orgánica ha sido acogida con júbilo por toda la clase obrera que sabe la transcendencia que tiene este acontecimiento.

Desde primeros del mes de enero comenzará a funcionar «La Unión General de Obreros del Transporte», con domicilio en la Casa del Pueblo. Nada hay que temer que surjan antiguas reyertas, porque en todos existe nobleza en los propósitos. La transcendencia de este hecho halagador, su fin altruísta, el beneficio que con ello se hace a la organización obrera, obliga a todos y a cado uno a tener sana intención. Nuestra labor, llena sin duda de deficiencias, lleva el sello de la voluntad. Otros pondrán la inteligencia para perfeccionarla.

Nos hemos propuesto llevar a cabo la obra comenzada y no retrocederemos por nada ni por nadie, y si alguien intentara impedir lo que es un deseo general, quedaría arrollado ante la avalancha numérica de los conductores de carruajes, que ya unidos buscan nuevos derroteros en pos de un mejor porvenir.

ANGEL MARTÍN Y MARTÍN
Secretario de «La Velocidad».

De «El Socialista» del 31 diciembre 1925.

Biblioteca Nacional de España

EN PERSPECTIVA

A todos y a cada uno.

Las Sociedades «La Velocidad» y «La Unión», posponiendo a los intereses particulares el bien común de la colectividad, forman un organismo único. Ante esta actitud de afianzamiento, nos conviene orientar las dispersas individualidades que por unas u otras causas ambulan aisladas por el mundo del trabajo...

Es el momento de edificar con solidez, y tenemos que orientar, aunando voluntades, conquistando adeptos, «moldeando» en nuestros principios a cuantos están moral o materialmente alejados de nosotros.

A los indiferentes.

Hay algunos compañeros que permanecen inactivos, sin dar muestras de sensibilidad y compañerismo... Y ante los hechos elocuentes que a cada paso se suceden en la vida, de tantas degradaciones y tropelías como se cometen contra la clase productora por las personas más pudientes, viendo la cruel y criminal conducta que contra los desheredados observa la clase capitalista, sometiendo por hambre a los trabajadores que les enriquecieron, ¿cómo es posible permanecer tranquilos sin obrar?

¡Compañeros! ¡Amigos! Vosotros, como nosotros, también sufrís privaciones que os denigran; también vosotros sentís los mordiscos del hambre y vejámenes del despotismo burgués; vosotros también estáis expuestos a quedaros sin trabajo, porque vuestros juveniles años se acaban y vuestras energías os abandonan. *¿Cómo vais a estar indiferentes?*

No hay igualdad ante la ley. Nada se adquiere con la razón y el derecho. Se precisa tener una fuerza para imponer la razón. Y nosotros nos organizamos para defendernos. Os necesitamos y nos necesitáis... No permanezcáis indiferentes y pedid cuanto antes el ingreso en nuestra Sociedad. Venid a nuestro lado. Ayudadnos con vuestra unión. Desechad toda clase de recelos. Sed hombres dignos. Desunidos nada conseguiremos; unidos lo podremos todo. Haceos nuestros hermanos, nuestros compañeros... Y pedid el ingreso sin titubeos en la organización. Nos necesitáis y os necesitamos...

A los «acomodados».

Existen todavía algunos «chauffeurs» que por estar en casas particulares, o trabajar con taxis a *forfet*, o por disfrutar de buena colocación, no quieren asociarse por temor o incomprensión. Estos equivocados compañeros, que en el *argot* callejero les denominan de «postín» o «chasis largo», para justificarse en su pereza mental e incuria social, nos llaman rebeldes, locos, envidiosos de los ricos y no pocas veces nos creen unos pobrecillos engañados por *vividores*.

Estos «chauffeurs» de «chasis largo», que procuran en sus modales, vicios y costumbres imitar ridículamente a sus «señores», y hablan de los obreros como si se hallaran a una mayor altura social que ellos; a estos equivocados compañeros les decimos:

Vuestra *ciencia* de «chauffeurs» no es tanta ni puede ser tanta para que, engreídos, os creáis clase superior. Los hombres se diferencian por sus virtudes, por su capacidad, y no por la calidad del patrón que les explote. El hombre trabajador (todo el que vive de su trabajo es un obrero) no es bastante hombre si no procura mejorar su condición de asalariado uniéndose a su hermano de infortunio. El obrero aislado sucumbe y no puede por sí solo hacer frente a las demasías del capital... Y cuando vosotros, los «chauffeurs»... *aristócratas* (que en tan reducido número os vais quedando, afortunadamente), cuando la tiranía patronal os lance al arroyo y os veáis necesitados a demandar trabajo en la industria, o al sentir las privaciones por la escasez de medios queráis tener una ayuda en los demás, no tendréis razón para quejaros, puesto que vosotros nada hicisteis por redimiros.

No tenéis más remedio que ingresar en la organización si queréis salvaros...

En el trasiego profesional, quienes trabajan hoy en casas particulares pueden mañana prestar servicio en la industria, y cuantas mejoras se adquieran irán en beneficio de todos. El respeto y la consideración que tengan los «chauffeurs» de la industria, los salarios que perciban serán siempre la base para que los señores particulares mejoren la situación de sus mecánicos.

Dejad de ser presumidos e ilusos y desechad para siempre esa indiferencia simple que os

Biblioteca Nacional de España

hace vivir acobardados y serviles bajo el peso constante de perder la colocación que, por el solo hecho de veros en ella sometidos, resulta ser muy mala.

¡Sed compañeros y despertad de una vez de vuestro letargo!

A los agoreros.

Existen compañeros en la profesión, un tanto biliosos, que se precisa ganar una batalla para que se *honren* perteneciendo a la Sociedad, y al pedir el ingreso en la misma creen que con ello hacen un gran beneficio a determinados amigos que le hicieron la propaganda; no creen que al asociarse mejoran moral y materialmente, que se perfeccionan y se dignifican, que contraen la obligación de luchar identificados con lo que es la suprema aspiración de todos, sino que a más de creer que al asociarse hacen un gran favor, pretenden sentar cátedra con unas teorías muy extrañas: de todo protestan, todo les incomoda, y aunque no asumen responsabilidad de cargo alguno, están siempre en constante oposición; las cosas nimias las abultan, dando importancia extremada a lo que carece de interés; relegando al olvido lo fundamental, que es la unión, la disciplina y el cumplimiento del deber social.

A estos simpáticos e impacientes amigos nos atrevemos aconsejarles que dejen su «colaboración» y procuren, al contacto de la organización, transformarse. Sepan que no tiene más razón quien más chilla, ni quien duda más de las cosas, ni quien combate por sistema; la podrán adquirir mejor los que estudian las cuestiones y las juzgan por los hechos. La razón no se concibe más que cuando se ve probada por la lógica y apoyada por la verdad. A mayor cultura, mayor fortaleza; los «chauffeurs» han de capacitarse socialmente si quieren ser respetados; han de ser buenos si esperan justicia; decididos si quieren mejorar.

A los «cucos».

Se acabó el tiempo de que los *agazapados* llevaban siempre las de ganar.

Había no pocos compañeros, equivocados, que ante la existencia de dos Sociedades de conductores, pululaban de una a otra, según convenía a su capricho.

No les daban gusto en una Sociedad, se incomodaban y se marchaban a la otra, donde eran recibidos casi bajo palio, teniendo, por lo regular, en lo que se refiere a su conducta social, algunos puntos que aclarar...

Se acabaron las *marrullerías*. «Ser o no ser» que dijo Shakespeare... Se cumple como buenos o se sabe inmediatamente.

Estos pobres diablos, por razones de interés y de sentimiento, estarán ahora quietecitos en la organización, porque procurarán hacer causa común con nosotros en amigable compañía... ¿No es así, compañeros?

No debéis molestaros por estas cosas que os decimos, que con ellas intentamos encauzar y llegar a una compenetración todos.

Así es, queridos compañeros; con esto queremos estimularos para que no decaiga vuestro ánimo y arreciéis en propagandas que son nobles, sensatas y buenas. Luchar es vivir, y sólo quien lucha vence. Nada se consigue sin fatiga. Y quien se consagre por entero a la organización tiene que contar con mil contrariedades que ha de soportar a cada paso; pero la obra es inmensa: de ella depende el porvenir de la Humanidad futura.

REPARE SU MAGNETO, DE CUALQUIER MARCA QUE SEA, EN LOS TALLERES

S.E.V.

DURANTE SU REPARACIÓN SERÁ SUSTITUÍDA CON OTRA ADAPTABLE A SU COCHE

REPARACIÓN DE DINAMOS Y BATERIAS DE TODAS MARCAS

ANTONIO DIAZ

PRINCIPE DE VERGARA, NÚMERO 8.--MADRID

Biblioteca Nacional de España

CRÓNICA NEGRA

Nuestro asociado Nicolás Bernardo García, vilmente asesinado en la carretera de El Escorial

El día 9 de diciembre pasado, el mismo día que dejara de existir el fundador del socialismo en España, Pablo Iglesias, supimos la mala noticia de que un «chauffeur» había sido asesinado en la carretera, cuando iba cumpliendo con su deber.

Nos informamos en la Dirección de Seguridad y se nos confirmó la noticia. Esta corrió por todo Madrid como reguero de pólvora. Y a medida que se sabía el hecho, y la Prensa daba detalles del crimen infame, la indignación aumentaba en todas las gentes, y, sobre todo, en los «chauffeurs», que protestaban, indignados, por el hecho criminal. Centenares de «chauffeurs» acudían a las Secretarías de «La Unión» y «La Velocidad» a informarse de lo que las Directivas habían pensado sobre este asunto, y todos los compañeros manifestaban ostensiblemente su indignación de protesta y su deseo de que el cadáver del infortunado compañero fuera trasladado a Madrid.

La efervescencia entre los «chauffeurs» era enorme, y la indignación llegó al paroxismo cuando se supo que el móvil del crimen era tan idiota como absurdo, y que el criminal (con cuyo nombre no queremos manchar nuestras columnas) era un muchacho degenerado de diez y siete años...

Las Directivas de «La Unión» y «La Velocidad» se hacen solidarias de los deseos de todos los «chauffeurs» de Madrid y acuerdan enviar una nota a la Prensa.

Protesta de las Sociedades de Conductores.

En todos los periódicos del día 10 se publicaba la siguiente nota:

«Con motivo del asesinato del «chauffeur» Nicolás Bernardo García, cometido en la carretera de La Coruña, y dada la efervescencia que este hecho inusitado ha causado entre los «chauffeurs» madrileños, las Directivas de «La Velocidad» y de «La Unión», reunidas, han acordado consignar su más enérgica protesta contra este caso criminoso, y a tal efecto estuvieron en la Dirección General de Seguridad los presidentes y los secretarios, respectivamente, de ambas entidades.

Es intolerable que estos hechos se repitan con tanta frecuencia, y sin perjuicio de buscar algún medio que evite sean víctima de las salvajadas los «chauffeurs», rogamos a todos los conductores tengan la suficiente serenidad en estos momentos, y procuren, antes de salir de viaje, identificar la personalidad de aquellos viajeros que pudieran infundir sospecha.

También han acordado estas Directivas, reunidas, asistir al entierro de tan infortunado compañero, en compañía del mayor número de asociados.

Por «La Velocidad» y «La Unión», *Angel Martín* y *Manuel González*.»

Las Directivas se trasladan a El Escorial y gestionan el traslado del cadáver a Madrid.

Manuel González y Angel Martín estuvieron los días 11 y 12 de diciembre en El Escorial y Galapagar, en compañía de Víctor Bernardo, hermano del infortunado compañero Nicolás, y después de no pocas dificultades, consiguieron autorización para el traslado a Madrid del cadáver de nuestro querido amigo Nicolás. Tenemos que advertir que, por parte del señor juez de Instrucción de El Escorial y el juez municipal de Galapagar y secretarios respectivos, dieron todo género de facilidades para el embalsamamiento del cadáver, que fué efectuado por los facultativos de la Sociedad hermana de Socorros Mutuos «La Unión Española», señores doctores Rafael Terol y Tomás M. Luque, a quienes agradecemos el celo y diligencia que demostraron en su delicadísima misión.

Biblioteca Nacional de España

Una nota de emoción.

La dieron, en grado sumo, las simpáticas y cariñosísimas señoritas del pueblo de Galapagar. Estas jóvenes, con un sentimiento y un altruísmo que sólo las mujeres de nuestra clase saben demostrar, con sus manos divinas, a la vez que rústicas, tejieron primorosamente una magnífica corona hecha con flores campestres, únicas flores que encontraron.

Las vimos, la víspera del entierro, poner todo su amor, en medio de su recogimiento espiritual, en unir hierbas y flores que, como ofrenda al joven huérfano, asesinado alevosamente, dedicaban unas almas puras, de corazones sencillos y tiernos, en recuerdo y sentimiento hacia Nicolás, que careciendo de madre, de hermanas y de novia hacían de todo esto.

Es conmovedor este hecho, y nos llenó de tanta emoción que no acertamos a transcribir.

Conózcanlo todos los «chauffeurs» de Madrid y provincias para que, siempre que puedan, manifiesten su agradecimiento. La dedicatoria de la corona de las muchachas decía simplemente este poema: «Las muchachas de Galapagar, a Nicolás, que no tiene madre...»

Y los nombres de las señoritas que confeccionaron la corona son:

Teodora de Castro, Manuela Calvo, Lorenza Greciano, Benita Polín, Serapia Escohotado, Evarista Estévez, Enriqueta Zamorano, Remedios Ojea, María Zamorano, Juana Castro, Valentina Martínez, Consuelo Zamorano, María Miguel, Dolores Alonso, Ana Greciano, Benita Greciano, Marcelina de la Cruz, Juliana Calvo, Josefa Greciano, Anastasia de Castro, Trinidad Alberquilla, Julia Rubio, Margarita Greciano y María Escohotado.

¡Loor a estas señoritas, a quienes recordaremos eternamente agradecidos!

GALAPAGAR.—Las señoritas del pueblo de Galapagar con la corona que confeccionaron y ofrecieron en homenaje al infortunado «chauffeur» Nicolás Bernardo, vilmente asesinado. (Foto A. Martín).

Biblioteca Nacional de España

El entierro de Nicolás.—En Galapagar.

El entierro del infortunado compañero Nicolás Bernardo se efectuó en Madrid el día 12 del pasado diciembre, pero tuvo como presagio otro hecho sentimental y altruísta efectuado por el pueblo de Galapagar. Todo el pueblo en masa, incluído el colegio de niños, que ostentaban una palma; las mujeres todas, el sacerdote y las autoridades acompañaron en compacto grupo al cadáver de Nicolás, trasladado a hombros por los jóvenes del pueblo desde el depósito que se le hiciera la autopsia hasta la camioneta que en la carretera esperaba...

En médio de nuestra pena nos confortaba el ánimo ante el acto qué presenciábamos, que nos confirmaba en nuestra creencia de que hay confraternidad humana en la tierra...

¡Gracias y nuestro agradecimiento más expresivo al simpático pueblo de Galapagar!

La llegada a Madrid.—El entierro constituye una emocionante manifestación.

Después de recorrer los kilómetros que separan Madrid de Galapagar con la camioneta que conducía el cadáver de Nicolás, seguida por dos automóviles en los que venían los hermanos del finado, los médicos señores Luque, Terol, otro doctor que no recordamos su nombre, Angel Martín y Manuel González, llegan a poco después de las tres de la tarde a la plazoleta que existe frente a la estación del Norte.

Esperaban allí otro hermano de la víctima de este crimen, las Juntas directivas de las Sociedades «La Unión» y «La Velocidad», y gran número de socios de ellas y de compañeros del difunto. Seguramente se elevaba a cinco mil el número de personas congregadas allí para asistir a la conducción del cadáver.

El féretro fué colocado en un coche fúnebre tirado por cuatro caballos, y en el coche se pusieron varias coronas, una de ellas dedicada por los «chauffeurs» de la avenida de Pi y Margall y otra por el patrono don José Lameyer. El féretro fué envuelto en las banderas de «La Unión» y «La Velocidad».

Inmediatamente se organizó la comitiva fúnebre, presidida por el hermano del «chauffeur» asesinado, Víctor Bernardo García, y las Juntas directivas de «La Unión» y «La Velocidad».

La comitiva se dirigió por la cuesta de San Vicente a la plaza de España, y al llegar a la calle de Ventura Rodríguez y cruzarse con un automóvil se produjo un pequeño incidente, porque algunos de los que asistían al entierro censuraron al conductor de este automóvil por no sumarse al duelo.

Por los bulevares continuó el entierro hasta la glorieta de Santa Bárbara, y al llegar a la calle de Ayala, que era el itinerario marcado, se rogó al jefe de Policía que permitiera, por el mal estado del piso, cambiar el trayecto a seguir, y el cortejo marchó por las calles de Goya y Serrano. En esta última se produjo otro incidente con un conductor de automóvil, y por causa igual al anterior.

En la plaza de Manuel Becerra se despidió el duelo, y el compañero González subióse al coche fúnebre y desde allí habló breves palabras, en las que excitó a los concurrentes a retirarse sin alterar el orden, dando pruebas de sensatez y cordura, dejando a la gestión de las Sociedades buscar los medios de evitar estos hechos criminosos.

También les invitó a que asistieran al día siguiente al entierro de Pablo Iglesias, que fué maestro y padre de todos los obreros.

Las Directivas, familia de Nicolás y muchos compañeros continuaron hasta el cementerio del Este, donde se dió tierra a nuestro llorado amigo.

Una suscripción.

Las Sociedades de «La Unión» y «La Velocidad» han costeado los gastos del traslado y entierro del cadáver del infortunado Nicolás Bernardo. Pero con objeto de que la caja social no sufra un quebranto económico innecesario, y haciéndonos eco de una inmensa mayoría de compañeros, se ha abierto una suscripción voluntaria para sufragar los gastos ocasionados por los motivos ya dichos. A la suscripción han cooperado generosamente varios señores, entre los que tenemos que mencionar especialmente al diestro Alfredo Gallego Morato, que a más de servir de valiosa ayuda a nuestros compañeros de Directivas en Galapagar, ha donado con

Biblioteca Nacional de España

dicho fin 50 pesetas. También ha contribuído con 300 pesetas el que fué patrono del compañero Nicolás y otros varios que por la lista que iremos publicando podrán apreciar nuestros lectores.

Por solidaridad, por compañerismo y por sentimiento debemos todos contribuir con nuestro óvolo a la suscripción.

Las listas están en las Secretarías de ambas Sociedades.

¡Hay que ser cautos!

Por sentido común, por deber, por instinto mismo de conservación, ningún «chauffeur» debe salir por carretera de noche sin antes cerciorarse de quiénes son los viajeros que llevan en el carruaje.

En cada caso de dudá, de sospecha, todo conductor puede y debe identificar la personalidad de los viajeros...

Cuantos conductores de automóviles deseen llevar ayudantes de noche, siempre que éstos sean personas formales, pueden hacerlo sin temor a ningún inconveniente.

Tenemos que poner los medios de evitar tan vergonzosos crímenes, cooperando todos, pero más que nadie los «chauffeurs», procurando tener perspicacia, sentido y fina comprensión.

¡Hay que ser cautos! ¡Los «chauffeurs» no deben caer en burdas celadas!

¡Que sirva de ejemplo para obrar en lo futuro lo acaecido al infortunado amigo Nicolás!...

TALLERES IBAÑEZ

Acumuladores - Dinamos - Magnetos

Perfección y garantía de toda clase de trabajos de electricidad

PONZANO, 12.—Teléfono 2753 J.

1893-1925

Al salir el primer número de TRANSPORTE, órgano portavoz de los trabajadores congregados en la Sociedad «La Unión General de Obreros del Transporte Urbano de Madrid y Limítrofes», no cumpliríamos con un deber de justicia al no ofrendar este fausto suceso a aquellos viejos luchadores que el año 1893 fundaron la entidad «El Arte de Guiar», verdadero punto de partida de la potente organización que hoy avanza a sostener enhiesta la idea social tan bravamente defendida por aquellos compañeros cocheros. Días de gloria esperan a la «Unión General», y éste será el fruto de la semilla que con tanto ardor y denuedo, y a costa de tantas vicisitudes, sembraron nuestros viejos luchadores. ¡Satisfechos pueden estar de su obra los *abuelos* que hoy sustentan bajo el peso de los años la representación de aquellos inolvidables camaradas! Hermosa corona de laurel la que se labraron estos bravos defensores del ideal. Con orgullo la pueden ostentar, y nosotros, los jóvenes, rindiendo a nuestros educadores y a la ideología que nos enseñaron el debido honor, seguiremos sus lecciones, trabajando con el mismo anhelo que ellos lo hicieron, ofreciendo nuestras vidas al más grande de los ideales. ¿A quién, con más derecho, se le puede dar la gloria de este hecho social? ¡¡A ellos!!, que con su férrea voluntad pusieron el primer eslabón de la cadena para hacer una organización que, bien cuidada y saneada, podrá ser, con el carácter que hoy ostenta, punto básico de reivindicaciones proletarias.

Con cariño recordarán el hecho de que al año siguiente de denominarse «Unión de Cocheros de Madrid», en lucha franca y noble con la clase patronal, obtuvieron su bautismo de fuego en lides societarias. En los años si-

Biblioteca Nacional de España

guientes siguieron las luchas con gran intensidad, y amoldándose al medio ambiente en que se desenvolvía el país, evolucionan, no descuidan el estudio, y comprendiendo el verdadero sentir de la lucha de clases que la organización cobija en sí, llegaron al año 1919. No es imposible, ni siquiera difícil, determinar el porqué de en este año iniciarse la escisión que hemos lamentado en estos seis años. ¿Falta de amor social? ¡¡Nuncal! Al contrario, un mayor anhelo de razonar la justicia nos ha llevado a todos, pues ya esta fecha nos alcanza a los jóvenes a sostener una quimera, y no os extrañará lo llame quimera, porque la gente joven que el Progreso incorporó a esta industria ha venido siguiendo inspiraciones de las cuales estaba libre de culpa, pero reconociendo que el bien común era la perfección de la entidad al reunir la mayor suma de perfecciones en el conjunto de sus individuos. Cuanto mejor se hallase distribuída esta suma en el total de sus miembros, ésta sería más perfecta y, por consiguiente, buscábamos la perfección de los individuos que las componían por crerlo más moral, pues bien se ha visto que, ideológicamente, nada nos separaba. No debemos de tratar de ver ahora más que el hecho consumado, como si se tratase del familiar que, merced a los murmullos de la calle, rompe sus relaciones familiares y un día feliz entra en la casa en brazos de sus propios, realizándose el sueño que con tanto anhelo añoraba.

Y a nosotros, los que creímos lógicamente que la base de las organizaciones es la moral de sus individuos, y sin pararnos en pensar por nuestros propios medios cambiamos la cuestión, de moral que era, en un semillero de discordias personales al dejarnos guiar por el pensamiento ajeno, no nos volvamos a acordar de ello, sigamos sin ambages ni rodeos el camino emprendido, sírvanos de provechosa lección lo ocurrido, y al ofrendar este artículo y la salida del nuevo órgano a los viejos camaradas que tenemos la suerte que convivan con nosotros, lo hagamos dando dos vivas: ¡¡Viva la «Unión General de Trabajadores»!! ¡¡Viva «La Unión de Obreros del Transporte»!!

Por la Junta directiva de «La Unión»,
MANUEL GONZÁLEZ.

Enero 1926.

En la Secretaría número 20 de la Casa del Pueblo se realizan los trabajos de oficina para acoplar y rehacer libros, fichas, cartillas, etc., que han de ser el armazón para el buen funcionamiento de la Unión General de Obreros del Transporte.

NUESTRA PORTADA

El dibujo que adorna nuestra portada es debido al inconfundible lápiz del artista señor Ribas.

Sencilla, artística y valiente es la obra de tan notable dibujante. No cabe mayor fuerza de movimiento y de expresión en la figura y la rueda que simbolizan el transporte.

Ha sido un acierto del señor Ribas, a quien damos las más expresivas gracias.

MUY IMPORTANTE

A LOS ASOCIADOS
A LOS ANUNCIANTES
A LOS LECTORES

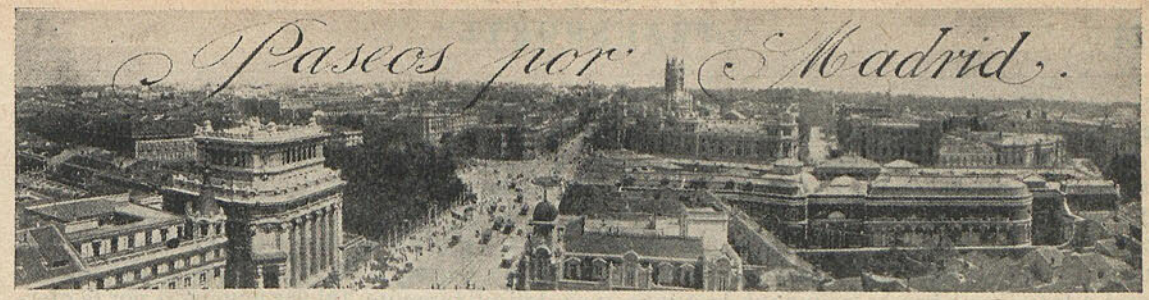
En este mes de enero La Velocidad, convertida en «Sección de Tracción Mecánica de la U. G. O. T.», traslada su domicilio a *Piamonte, 2, Casa del Pueblo, Secretaría 17. - Teléfono 27-83 M.*

Telegramas y cartas de pésame

HAN sido innumerables las cartas y telefonemas recibidos dándonos el pésame por la muerte de nuestro infortunado consocio Nicolás, a la vez que protestas contra el escandaloso y repugnante crimen de que fué víctima.

Todas las Sociedades de «chauffeurs» de provincias, entre las que se destacan «La Velocidad», Sociedad de «chauffeurs» de La Línea; «La Instructiva», de Valencia y Alicante; la Federación de Alquiladores de Barcelona; Sociedad de «Chauffeurs» de Bilbao; Montepíos de «Chauffeurs» de Barcelona, Valencia y otros; las Sociedades «La Velocidad», de Toledo; «La Unión», de Avila; «El Automóvil», de Segovia»; «Unión Automovilista», de Guadalajara, y otras muchas entidades hermanas y compañeros, a quienes agradecemos sus sentimientos fraternales y enviamos las más expresivas gracias.

Biblioteca Nacional de España



I

En la capital de España.

Míster, aquí traigo el guía que el señor tuvo a bien encargarme ayer; es un excelente conductor recomendado por «La Unión de Obreros del Transporte», y, además, gran conocedor de Madrid.

El millonario inglés miró de alto a bajo al recién presentado y despidió al *maitre d'hotel*.

Una vez solos los dos, indicó una silla a nuestro compañero, a quien llamaremos Fabián Alcalá, y sentados ambos, el inglés tomó la palaba en casi correcto castellano:

—Tengo verdadero deseo y gusto grande por conocer Madrid con todo detalle, y por eso aprendí en Londres a hablar español. He llegado ayer y mandé buscar un «chauffeur», tanto para llevar el automóvil, como para enseñar toda la ciudad, por lo cual debía ser gran conocedor de ella. Pagaré bien; mas quiero seguridad de acierto y de que no me sucederá como en París, que un «chauffeur» me dijo... no sé cómo llaman ustedes a las mentiras graciosas que demuestran gran imaginación.

Fabián, que no tenía pelo de tonto, acudió en seguida para resolver la duda del inglés.

—Querrá decir el señor que el «chauffeur» parisién le colocó «camelos», como por aquí llamamos a esa clase de mentiras.

—¿Camelos? Sí, eso es, camelos. Me dijo que una estatua de cierta plaza era de Santa Gertrudis y luego supe que era de Juana de Arco. Que los apaches eran numerosos y terribles, y no vi un solo apache para un remedio; y así otras muchas cosas.

—Yo no contaré a usted camelos; he leído a Répide, Hilario Peñasco, Amador de los Ríos y Mesonero Romanos, y conozco la historia pasada de Madrid con bastantes detalles; en cuanto al presente, puedo servir mejor que la más completa guía. Puede preguntarme el señor lo que guste y pronto verá que no miento; advirtiéndole que recojo el ofrecimiento de pagar bien, pues realmente lo merece el doble oficio que voy a desempeñar.

—¡Muy contento!—respondió el inglés—. Probar ahora mismo; porque para nosotros, los ingleses, el tiempo es oro, y como leí algunos libros de Madrid, poseo varios datos que me mostrarán el saber de usted. Veamos, ¿puede referirme cómo se fundó esta población?

—Sí, señor, en seguida; pero no más que en líneas generales, por no ser extenso.

Encendieron unos pitillos, y en aquella habitación del hotel elegante, donde llegaban, amortiguados, los ruidas de la calle, así habló Fabián:

—Hay que desechar, por inverosímil, la opinión de que Madrid se fundó por los griegos, aunque lo hayan dicho ingenios tan claros como el de López de Hoyos, maestro de Cervantes; puede admitirse, con menos reservas, que la ciudad la fundaran los romanos, por los muchos vestigios qne de dicha época se hallaron en los alrededores de la corte; pero tampoco esta hipótesis se puede sostener fundadamente, porque lo único cierto que se sabe es que Madrid existía en el siglo x, poco antes de que el Cid Campeador recorriese los caminos de Castilla, basándose esta certeza en que en esta época, Don Ramiro I de León la conquistó a los moros. Ya sabe el señor que, por aquellos tiempos, España estaba dividida en pequeños Estados, uno de los cuales era el nombrado de León. Lo más lógico es que fuese musulmana su fundación, y que la villa tuviese su núcleo en alguna fortaleza o castillo que los moros levantaron en donde hoy se ve el Palacio Real, para defender las dos carreteras que desde aquella altura se dominan, y que luego, a la sombra y amparo de la fortaleza, fuera formándose la población en sus alrededores. Por eso Madrid carece de edificios y monumentos históricos y curiosos, como sucede, por ejemplo, con Toledo; porque, además de no contar la corte arriba de diez siglos de antigüedad, Madrid no empezó a tener importancia hasta el reinado de Felipe II. En 1329 se reunieron aquí las primeras Cortes; en 1346 se formó el primer Ayuntamiento, con doce regidores, y nada digno de mencionar sucedió en muchos años, hasta que en la guerra de las Comunidades, Madrid hizo un buen papel entre los defensores de la libertad...

Biblioteca Nacional de España

—¡Brava guerra!—interrumpió míster Blay—. Toda simpatía merecen aquellos valientes y es penoso que sucumbieran sin lograr su fin.

—Así ocurre muchas veces en la vida, señor, que no siempre triunfa el que más razón tiene. En tiempo de los Reyes Católicos, la población rompió sus muros por muchos sitios y se desparramó por las afueras, hasta que en 1561 Felipe II fijó aquí su Corte, quizá por haberse curado él y su padre, el emperador Carlos V, de ciertas pertinaces fiebres que padecieron. En 1601, Felipe III, inspirado por su favorito, el duque de Lerma, trasladó la corte a Valladolid; pero a los cinco años la trajo aquí de nuevo, y ya definitivamente, tal vez acuciado por la oferta de tres millones de reales que le hizo el Ayuntamiento. Fué luego Madrid, durante todo el siglo XVII, centro de continuas fiestas, que con cualquier motivo se inventaban por los aduladores cortesanos y favoritos, olvidando las verdaderas necesidades de la población, que se tenían abandonadas, hasta llegar a la locura de Felipe IV de cercar la población con una tapia para que no le *sisaran sus alcabalas o derechos*. Después, durante la dinastía de los Borbones, Madrid empezó a mejorar: empedrado, alumbrado, ensanche y ornato de sus calles se llevaron a término, a diferencia de lo que sucedía con la dinastía anterior, mereciendo, sobre todo, especial mención Carlos III, que pobló Madrid de edificios y monumentos. muchos de los cuales subsisten, y que podremos ver si míster se decide a que paseemos juntos. Y, por último, ya muy recientemente, de cincuenta años acá, vemos cambiado por completo el aspecto de Madrid, que hoy se parece a cualquiera gran capital europea, con sus grandes avenidas, sus parques, sus barrios aristocráticos, sus hermosos teatros y hasta con su flamante Metropolitano, que nada tiene que envidiar a cualquiera otro.

Míster Blay, que oía atentamente, quedó un buen espacio mirando a Fabián, y después dijo:

—Me felicito por encontrar un hombre como usted, que me parece muy versado en lo que yo deseo; pero... ¿qué me dice usted de lo cañizo de Madrid?

—¿Lo cañizo?... De seguro, míster, está equivocado. Cañizo es una trama de cañas que se coloca en los techos planos para luego revestirla de yeso, y supongo que míster se refiere a lo «castizo», a lo típico de Madrid.

—Eso es, sí; lo típico, lo que yo quiero decir.

—Cañís se suele llamar a los gitanos, y por eso no me extraña que un extranjero se equivoque; pero una cosa son los gitanos y otra lo castizo... Verá el señor cómo puedo explicárselo. Siento tener que empezar por sacarle de su agradable creencia; pero la verdad es que no existe ese clasicismo madrileño, porque las verbenas son modernas, no más atrás de cincuenta años; la música de Chueca es eso, de Chueca; pero mucho antes que los «schotiss» se bailaban en Madrid fandangos y seguidillas, y se cantaban tiranas y jácaras; de la mantilla y la peineta solamente la primera tiene abolengo, pero prendida al pecho y no suelta, como la ha propalado nuestro gran Romero de Torres; los pantalones bombachos y el mantón de fleco, tuvieron una existencia corta, por todo lo cual, comprenderá el señor que no se sabe a punto fijo lo que es ese clasicismo tan cacareado por el extranjero. ¡Lo castizo!... Se llaman clásicos a los tiempos de Goya, y a los de Fígaro y a los de Chueca... ¿Quién es capaz de afirmar cuál es lo castizo? Créame, míster, lo único clásico, peculiar de Madrid, es el cielo limpio, el sol alegre, el carácter acogedor, expansivo y dicharachero de los madrileños, y la gracia, la alegría y la belleza de las madrileñas, cuyo prototipo está para siempre retratado en la maja de Goya.

Míster Blay se levantó y apretó fuertemente la mano de nuestro compañero, a la vez que decía:

—Estar yo muy contento con haberle conocido, porque dice la verdad y no camelgos.

—¡Camelos, míster! Se dice camelos. Fíjese en que jamelgos son los caballos flacos.

Pero el inglés, aunque medio rendido por la simpatía de Fabián, pidió la prueba que consideraba más decisiva.

—Vamos al balcón y explíqueme lo que se ve desde la barandilla.

Salieron ambos al balcón que se abría sobre la Puerta del Sol, encendieron otro cigarrillo y continuó Fabián:

—Esta famosa plaza que, como míster puede ver, tiene la planta de una semi elipse, no presenta nada de particular para un extranjero que haya visto la de la Concordia en Paris, o la de Trafalgar en Londres, o la del Pópulo en Roma. A esta hora del anochecido, muchos transeuntes, muchas luces...

—Y muchos tranvías en todas direcciones—interrumpió el inglés.

—Esa es la pesadilla de los «chauffeurs»—contestó Fabián—. Varias tentativas inútiles ha hecho nuestra Sociedad para lograr que se estableciera la línea única que diese vuelta a la plaza con salidas a las calles por donde afluyen las otras líneas, con lo cual se facilitaría el tráfico... alguna vez llegará; pero, hasta hoy, sólo hemos conseguido que los peatones no cru-

Biblioteca Nacional de España

cen por donde les venga en ganas, y que los vehículos, con la excepción de los tranvías, den la vuelta, llevando una sola dirección. Pues bien: esta plaza debe su nombre a un pequeño castillo que los partidarios de Carlos I levantaron allí enfrente, por donde desembocan las calles Mayor y del Arenal, durante la guerra de las Comunidades, castillo que tenía pintado un sol en la clave de su arco principal, la entrada más oriental que entonces tenía la población. Aquí, a la izquierda, y hasta en el mismo sitio en que nos hallamos, estuvo el Hospital del Buen Suceso, fundado por los Reyes Católicos, que luego Carlos I destinó a los soldados heridos en la guerra y a los criados de la Casa Real. En uno de sus patios se fusiló a muchos patriotas la noche del Dos de Mayo de 1808 por las tropas francesas, y, por fin, desapareció con la reforma de la plaza, para trasladarse a la calle de la Princesa, donde continúa. Un poco más a la izquierda estuvo el convento de San Felipe el Real, cuyas gradas eran el mentidero de todos los desocupados de la corte y donde se corrían las más raras noticias. Ese caserón de más a la izquierda, con su torrecilla en que se ven tres esferas de reloj, es el Ministerio de la Gobernación, lo que suelen llamar en el extranjero Ministerio del Interior, construído en 1768 para Casa de Correos, y de él dependen las Direcciones generales de Administración Local, de Sanidad y de Comunicaciones, si bien ésta tiene su edificio en la plaza de Castelar. Se reformó esta plaza que vemos en 1856 para quedar como hoy está, y se la llamó por entonces el Patio del Duque de Santoña, porque todas estas casas de la derecha hasta la calle del Arenal eran de dicho prócer. Aquí delante, hacia donde vemos ese primer urinario subterráneo, estuvo la célebre fuente llama la Mariblanca, desde 1616 hasta pricipios del siglo XVIII, en que se trasladó a la plaza de las Descalzas; y más tarde, después de la reforma, se colocó en el centro de la plaza otra fuente con alto surtidor, gran pilón central y dos pequeños laterales, que hoy se halla en la glorieta de los Cuatro Caminos. Los demás edificios son particulares, comercios, pensiones, cafés, todos ellos instalados con lujo. Allí, a la derecha, está el Centro de Hijos de Madrid, que debiendo ser portavoz de los intereses de los madrileños, no pasa de ser un casino más; un poco más allá está instalado «El Hogar Español», Sociedad bancaria muy conocida en Madrid; allí, a la izquierda, en la casa número 6, hay colocada una plancha de bronce, obra de Benlliure, que recuerda la muerte de Canalejas, y en el Ministerio de la Gobernación, una lápida dedicada por el Ayuntamiento a los héroes del Dos de Mayo de 1808; y con dedicar una alabanza al señor Otamendi, ingeniero constructor del Metropolitano, que ha minado con sus galerías el subsuelo de esta plaza, queda terminada la rápida historia de la Puerta del Sol, la que desde tiempo inmemorial fué centro de la vida de Madrid y testigo de los acontecimientos de toda clase que a través de los años se sucedieron en la corte, siendo digno de tener en cuenta que también, desde hace muchos años, establecieron aquí sus industrias esos vendedores que parecen vivir de milagro, puesto que sus mercancías apenas tienen valor apreciable; pero que, sin embargo, ellas les resuelve la vida.

—Estoy mucho satisfecho con sus conocimientos de Madrid—dijo el inglés—, y si le conviene un sueldo de ciento cincuenta pesetas diarias por llevar el coche y explicarme durante todo el día, unas diez horas, cuanto vayamos viendo, puede venir desde mañana, a las ocho, que le espero.

—Encantado, señor—respondió Fabián.

Apretón de manos, y nuestro compañero salió del Hotel de París tan satisfecho de haber encontrado un buen servicio por partida doble, como contento quedó el inglés con el hallazgo de un guía sincero que no le contaría «camelgos».

EUSEBIO ALVAREZ VICTORIA.

R. DEL BARRIO
TALLER DE FORJA Y SOLDADURA AUTOGENA
Especialidad en ballestas, reparación de ejes y chasis.
30, Paseo de las Delicias, 30

PEUGEOT
AUTOMÓVILES
—BICICLETAS—
AGENTE EXCLUSIVO: G. R. PEÑALVER
GENOVA, 11.—CASTELLANA, 10

Biblioteca Nacional de España

CONFLICTOS

Unas bases generales a la industria.

Desde que se hizo el pacto de fusión, y sin duda por ello mismo, han surgido distintos conflictos, a los que se dió solución en la medida que se pudo.

Donde más se hace notar el deseo de mejoras es en los compañeros que trabajan con taxímetros. Y con objeto de regular la jornada en esta industria y unificar los salarios, es por lo que las Directivas de ambas Sociedades unidas acordaron someter a la aprobación de la Sociedad patronal unas bases de trabajo, con carácter general, para toda la industria. Las bases son las siguientes:

CONTRATO DE TRABAJO

Las Sociedades de Conductores de automóviles y similares de Madrid, «La Velocidad» y «La Unión», someten a la aprobación de la Sociedad de dueños de automóviles-taxímetros de Madrid, y con *carácter general*, las siguientes:

Bases de trabajo.

Primera. Los conductores de automóviles-taxímetros de Madrid percibirán de salario mínimo OCHO PESETAS por día de trabajo.

Segunda. La jornada de trabajo será de DOCE HORAS, de las cuales disfrutarán dos horas para comer. El conductor que no se persone en el garaje media hora después de la convenida con el patrono para la entrada al trabajo, se entiende que renuncia al trabajo en ese día y que, por lo tanto, no disfrutará sueldo alguno en dicho día.

Tercera. En caso de que un conductor tenga necesidad de salir a prestar servicio y pernoctar fuera de la capital, los gastos de manutención y hospedaje serán por cuenta del patrono, más CINCO pesetas de sobresueldo por día.

Cuarta. Los carruajes serán entregados al personal totalmente limpios y en condiciones de poder prestar servicio.

Quinta. Todo obrero que sea despedido sin causa justificada, el patrono le abonará el jornal completo de una semana como indemnización de despido, como asimismo el obrero se compromete a avisar al patrono en caso de tener que dejar la plaza, haciéndolo con ocho días de anticipación.

Sexta. Las fiestas serán correlativas, no pudiendo ser alteradas, a excepción de casos verdaderamente justificados. Estos días de descanso no podrán exceder de cuatro al mes, obligándose el patrono a tener un suplente por cada siete automóviles que presten servicio.

Séptima. Los conductores supernumerrios disfrutarán de las mismas condiciones de trabajo y salario que los conductores que se hallen en plaza. Los uniformes e impermeables serán por cuenta del patrono.

Octava. Los lava-coches percibirán de salario OCHO PESETAS por día de trabajo, no pudiendo lavar más de cinco coches con este salario, y en caso de ser mayor el número de éstos, el patrono queda obligado a abonar UNA PESETA CINCUENTA CÉNTIMOS por cada coche que exceda de los ya citados.

Novena. El patrono se obliga, con arreglo a la Ley, a inscribir al personal a su servicio en el Retiro Obrero.

Décima. En caso de enfermedad de cualquiera de sus obreros, debidamente justificada, éstos percibirán medio salario, que empezará a regir desde el cuarto día de enfermedad y siempre que ésta no exceda de treinta días.

Undécima. Las diferencias que surjan entre el personal y el patrono serán resueltas amigablemente entre las representaciones de la Organización Obrera y la representación de la Sociedad Patronal. Estas bases de trabajo empezarán a regir desde el día 1.º de enero de 1926.

Y para que así conste, firmamos el presente CONTRATO DE TRABAJO en Madrid, a .. de diciembre de 1925.

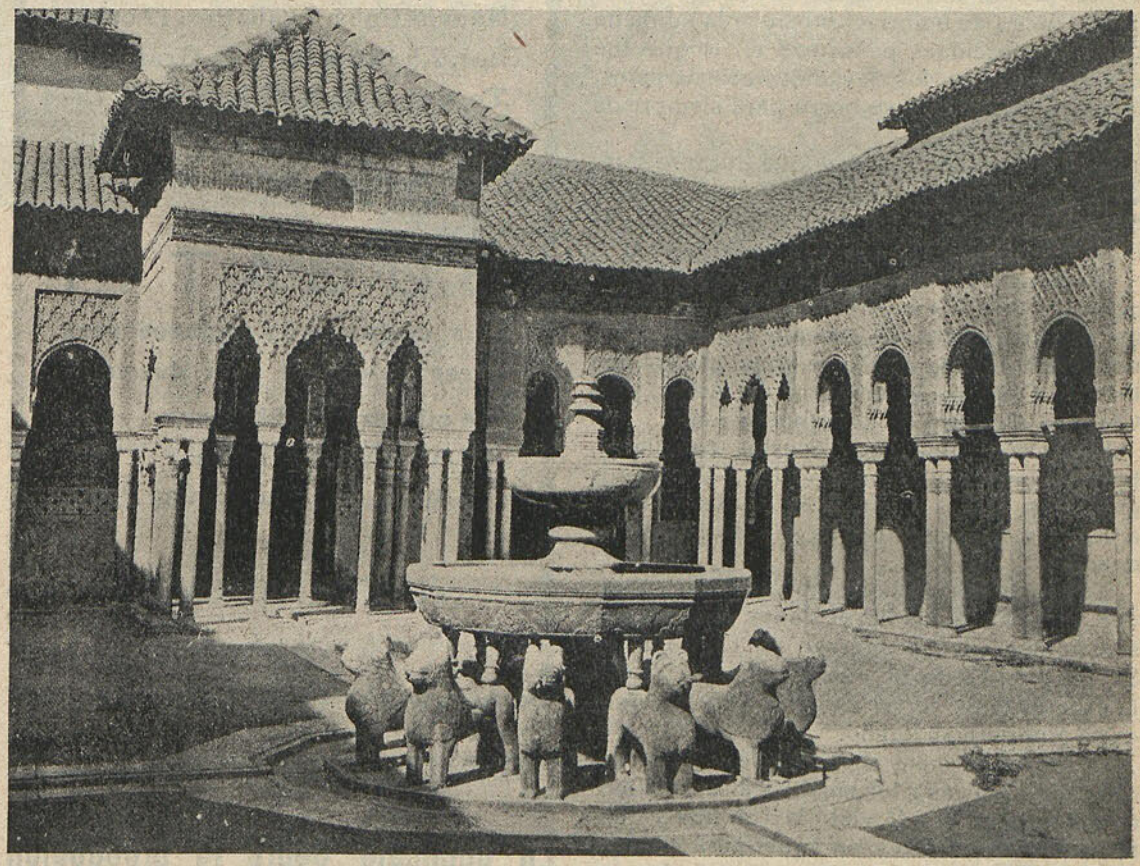
POR «LA VELOCIDAD»,
ANGEL MARTÍN Y MARTÍN

POR «LA UNIÓN»,
MANUEL GONZÁLEZ

La Sociedad patronal se ha reunido el día 23 del pasado diciembre en Junta general, y no habiendo quedado de acuerdo, convinieron reunirse en asamblea a la mayor brevedad, para seguir tratando sobre las bases presentadas.

Biblioteca Nacional de España

NOTAS DE ARTE



Granada: Patio de los leones del palacio de la Alhambra.

Sueñan los extranjeros, sobre todo aquellos que viven entre las brumas de los países nórdicos, en no esperar que les llegue la muerte sin haber visitado España, «El bello país donde florece el naranjo». Sueñan con Andalucía, y sueñan, más que nada, con respirar el perfume de los jardines de la Alhambra.

Son justificados estos nostálgicos deseos, que todos los españoles debiéramos sentir, porque la Alhambra reúne a su belleza, a su soberana belleza intrínseca, una representación extrínseca, no menos interesante en la Historia del mundo.

Si visitamos la Alhambra y nos dejamos llevar en las doradas alas de nuestra fantasía, si somos enamorados de la belleza, nos veremos arrebatados a los tiempos legendarios en que los musulmanes daban vida a estos fastuosos salones, y las mujeres de ojos de fuego, esclavas de los harenes, suspiraban, al pasear estos perfumados jardines, por los gallardos caballeros cristianos.

Admiraremos esta arquitectura, frágil al parecer, a la manera con que nos parece frágil el tallo de la magnolia para sostener tan opulenta cúpula, pero tan ponderada y dueña del equilibrio, que ha podido levantar esta maravilla de la Alhambra, capaz de resistir el paso devastador de los siglos; podremos admirarnos al reflexionar cómo estas columnas, esbeltas cual talles de niñas, guardan en sus medulas el secreto de la fuerza, y mientras parece que el más leve soplo las hundirá en el polvo, han resistido, graciosas, durante cientos de años, la pesadumbre del edificio; contemplaremos con asombro estos muros, cuajados de finísimas labores caladas, como encajes tejidos por dedos de vírgenes, que, sin embargo de su delicadeza, han soportado, incólumes, el empuje de los aquilones, tiempos y tiempos; nos extasiaremos en los románticos jardines, dignos de los cuentos de las hadas, con estas fuentes caprichosas, en que los surtidores quebrados por los rayos del sol, semejan una lluvia de gemas preciosas; con estos vastos salones, enlosados de níveo már-

Biblioteca Nacional de España

mol...; todo el conjunto de jardines, patios y edificios que se llama la Alhambra, nos hablará claramente del alto concepto que de la belleza tenían los musulmanes españoles.

Y si luego de embriagarnos con la suma de tantas perfecciones pensamos en lo que fué del pueblo que los levantó, recordaremos, quizá con pena, que se borró para siempre de la faz del mundo.

De aquella soberbia raza que durante setecientos años sembró en España sus costumbres, sus leyes, sus ciencias, y su espíritu galante y caballeresco, no resta nada, nada...

Investigad entre los bereberes, entre los argelinos, entre los ásperos rifeños y aun entre los mismos turcos, de más alta cultura, y veréis que no queda huella de aquel pueblo que hizo de Córdoba el emporio del saber, y de Granada el centro de la voluptuosidad.

Poderosos sultanes, apuestos caballeros, bellas huríes, altísimos poetas, esforzados guerreros, sabios profundos... todos pasaron a la nada, sin dejar tras de sí más que el recuerdo.

Ya pueden las familias nobles de Fez guardar, cuidadosas, las llaves de los palacios que sus antepasados poseyeron en Córdoba, en Sevilla o en Granada; pueden guardarlas con la esperanza de volver a ellos algún día; nunca se cumplirá su sueño.

La lucha de siete siglos entre las severas catedrales góticas y los amables alcázares moriscos terminó con la victoria rotunda y definitiva de las primeras, en aquel punto mismo en que Boabdil, el indigno sucesor de los poderosos Abderramanes, entregó a los Reyes Católicos las llaves de Granada, la bella, y se retiró a llorar la ruina de su imperio, a llorar como lloran todos los débiles.

BANDAJES

Neumáticos

UNITED STATES

Michelin, Goodyear, Dunlop, Bergougnan, Hutchinson, Goodrich, etc.

ACCESORIOS PARA AUTOMÓVILES

Reparaciones vulcanizadas de cámaras y cubiertas

S. VIVER

Goya. 65 moderno. Teléfono S. 881.

BERLIET

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

BUGATTI

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

ALCALÁ, 81

La encuesta sobre la producción

La clase obrera de todos los países ha seguido con interés creciente la obra realizada por la Oficina Internacional del Trabajo, para confeccionar la encuesta sobre la producción, que comenzó el año 1920 y que acaba de terminarse ahora. Puede decirse que este trabajo refleja, con toda exactitud, el estado del mundo en una de sus épocas más trascendentales, en aquella en que comienza un nuevo período de la Historia universal.

Tiene para los obreros, pues, un gran interés conocer, si no la obra completa, por lo menos las conclusiones de la misma, que publica íntegramente «Informaciones Sociales», en su número correspondiente al mes de noviembre. Aparte de explicar las causas que determinaron la realización de la encuesta, las conclusiones se dividen en tres partes, a saber: los hechos, la explicación de los hechos y la acción contra la crisis.

Aparte de esta interesante información, la revista publica una estadística sobre los precios y el coste de la vida de los diversos países, y amplias noticias sobre el movimiento obrero internacional.

Biblioteca Nacional de España

Nuestra Internacional.

La Velocidad» pertenecía, desde hace cinco años, a la Federación Internacional de Obreros del Transporte. Desde el 1.º de este mes causa baja «La Velocidad» como tal entidad, y con el aumento natural de asociados, ingresa «La Unión General de Obreros del Transporte de Madrid». Las últimas noticias recibidas de nuestra Internacional son las siguientes:

Durante los últimos días de noviembre se ha verificado en Amsterdam la sesión trimestral del Comité Ejecutivo de la Federación Internacional del Transporte. Estaban presentes los compañeros Cramp, Doring, Bidegaray, Lindley, Bratschi, Brautigam, Molimaker y los dos secretarios.

Después de amplio debate ha sido aprobada, por unanimidad, la gestión de la Secretaría durante los últimos cuatro meses.

Se ha tomado un acuerdo favorable a las solicitudes de ingreso en la Unión Británica de Marineros y Fogoneros y a la Federación Obrera de Tenerife (obreros del transporte, marinos y fogoneros).

Se acuerda, además, que el Congreso general de la Federación Internacional del Transporte se celebre en París en el año próximo.

En cuanto a la demanda de colaboración solicitada por la Asociación Internacional de Oficiales de la Marina mercante, se toma un acuerdo favorable, en principio, ya que corresponde a la Comisión consultiva de la Sección de Marinos el resolver el asunto en definitiva.

También, en principio, se acepta la participación de la Internacional del Transporte en la Conferencia sindical de los países balcánicos, convocada por la Federación Sindical Internacional para el mes de marzo próximo, probablemente en Sofía.

Hubo amplia deliberación en relación con las medidas tomadas contra el movimiento obrero por el Gobierno fascista italiano. Se acordó conceder toda la ayuda posible a los camaradas italianos, y ver la manera de realizar, de acuerdo con la Internacional Sindical, una acción común del proletariado contra los peligros del fascismo.

Por último, el Comité Ejecutivo nombró al camarada Sardelli, miembro del Consejo General, como secretario y dirigente de la Sección de Agentes de tranvías de todos los países afiliados a la Internacional del Transporte. De la importancia que para nosotros tiene la Internacional, de los fines que persigue y la labor que realiza, nos ocuparemos en números sucesivos.

R. RIVERO Y COMPAÑÍA IMPORTADORES DE ACEITES, GRASAS Y ALGODONES
Almirante H. Pinzón, 8.—HUELVA

Unicos fabricantes en España de las Balitas Patentadas número 93.703 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 Jubindo. **Gaztambide**, 29, 2.º—**Teléfono**, 22-95 J.
¡**Mecánicos y Chauffeurs,** pedid estas Balitas y obtendrán además de eficacia, comodidad, rendimiento y conomía, otras ventajas.!

Biblioteca Nacional de España

El agente del tráfico madrileño y su porra.

Facetas del tráfico.

El tráfico es un problema que afecta a todo el mundo.

Los conductores de automóviles y los demás conductores de carruajes, desde las distintas organizaciones adonde hemos pertenecido, nos hemos ocupado insistentemente del problema de la circulación callejera. Nuestros lectores, que en su mayoría lo han sido de la revista «La Velocidad», saben con cuanta constancia y bajo distintos aspectos hemos tratado el problema con el mismo título que antecede a estas líneas. Es a los conductores a quienes más afecta la organización del tráfico, porque son los que más soportan sus inconveniencias.

En todos los países, y sobre todo en aquellas capitales más importantes de Europa y América, se preocupan en grado sumo de dar soluciones para el descongestionamiento de carruajes, que cada vez aumentan en mayor número.

Los accidentes son imposible de evitarlos en su totalidad.

Todo progreso ocasiona fatalmente víctimas. Nuestra obligación es el procurar disminuir el número de éstas en todo lo más posible. A ello tienden todas las reformas que sobre el tráfico se van progresivamente instituyendo en las más importantes capitales del mundo. Quienes dan ejemplo de preocuparse de la organización del tráfico son las autoridades que lo regentan en París, Londres, Berlín, Nueva York, Viena y... Madrid, que en esto va incorporándose al «concierto» del mundo civilizado...

Para demostrar cómo preocupa este problema en el mundo entero, publicamos en este nú-

LA CIRCULACIÓN EN LONDRES.—Una de las avenidas más céntricas («Strand») de la capital de Inglaterra, por donde circulan millares de carruajes sin interrupción.

Biblioteca Nacional de España

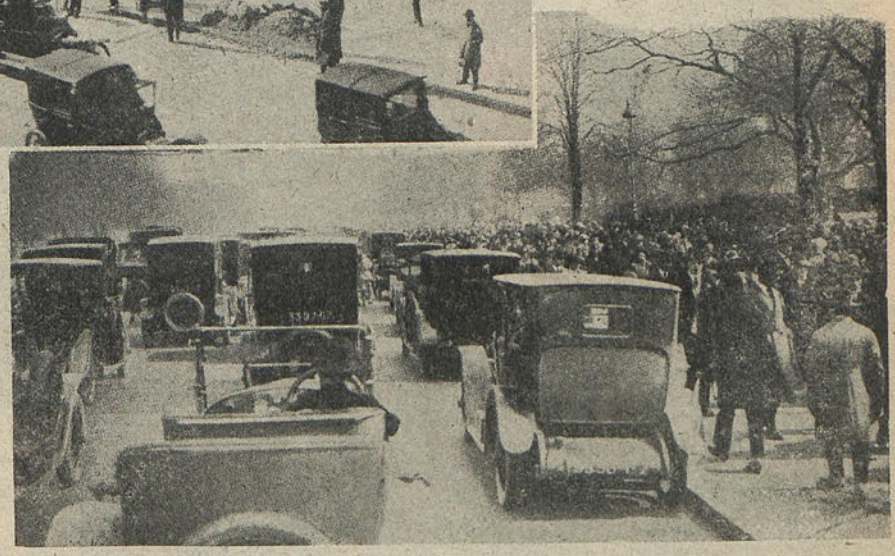
mero varias fotografías que lo atestiguan, y por si ellas sirvieran, además de la información a que estamos obligados, para procurar todos, cumpliendo con nuestro deber, ayudar a perfeccionar la labor de organización con muy buenos auspicios comenzada en Madrid.

Son distintos y muy varios los aspectos del problema, los cuales iremos tratando en números sucesivos, aun a trueque de que se nos tilde de machacones, arreciando en nuestra crítica severa principalmente contra conductores que no cumplan, contra las autoridades que abusen y contra la ignorancia de guardias y peatones, predispuestos, sistemáticamente, contra quienes, para ganarse el sustento, tienen que soportar todo género de insultos y vejaciones.

Tenemos que defender la clase, pero también estamos obligados con nuestros actos honorables a dignificarla.

LO QUE SE VE EN PARÍS EN CUESTIÓN CIRCULATORIA

En la plaza de la Ópera, los ciudadanos franceses saben imitar a los españoles cuando ambulan por la Puerta del Sol.



PARÍS. — Avenida del Bosque de Bolonia en un momento en que la afluencia es tan enorme, que aquí ni uno solo de los viandantes osará invadir la calzada.

Pedimos los conductores.

Intervención técnica por parte de la Sociedad de Conductores en los exámenes para la adquisición de los *carnets*.

— Ordenar a los guardias del tráfico que requieran a los conductores en todos los momentos que se pueda para que, apercibidos éstos, sepan en la falta que incurren y procuren corregirse.

— Cierre total de las llamadas *Escuelas de «chauffeurs»* que no reúnan las condiciones que marca la Ley para enseñar debidamente a los alumnos, en que éstos adquieran la aptitud suficiente para que no sean un peligro en la calle.

— Que, previo estudio necesario y con el consejo de personas técnicas, se promulgue una ley especial o decreto, como tantos otros hay vigentes, que regulen las condiciones penales de los accidentes de automóviles.

— Que los agentes de tráfico o guardias de carruajes sean personas capacitadas para la misión que han de cumplir, ya que tienen que conocer en dónde existe la falta y en qué consiste la organización del tráfico que se trata de establecer.

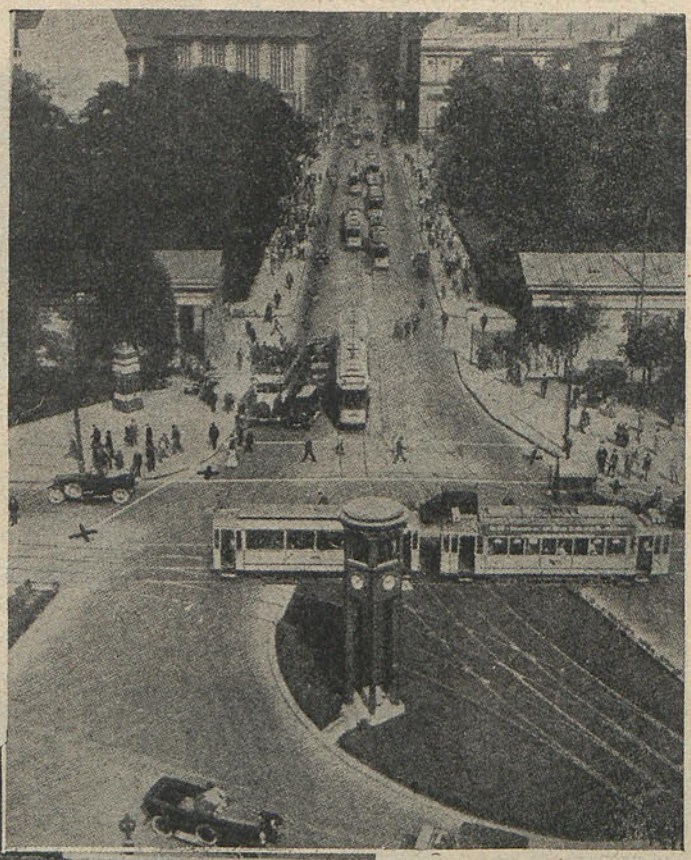
Biblioteca Nacional de España

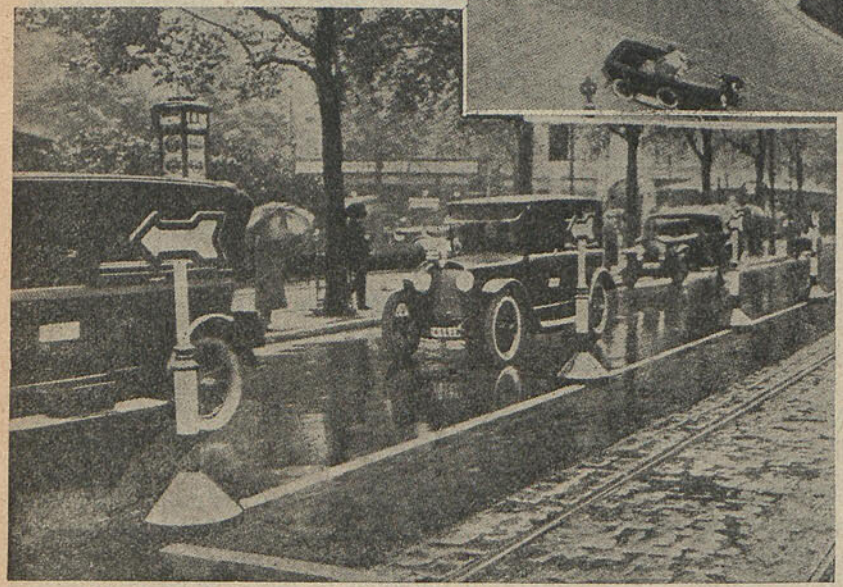
— Que en los accidentes causados por los conductores sea un atenuante para estos si el hecho se ha ocasionado en los sitios no marcados para el cruce de las personas.

— Supresión del tanto por ciento que perciben los guardias por las multas que imponen, por creer que este sistema es inmoral y se presta a la injusticia.

BERLÍN. El agente del tráfico berlinés aparece como protector de la infancia.

BERLÍN.—El peatón tiene marcado el cruce en las grandes avenidas por dos rayas blancas (x); pero también «se salen de la raya».





BERLÍN. — Zona atenuante. Unas flechas sobrepuestas impiden a los carruajes salir de la fila, y les indican la dirección a seguir.

— Reforma del vigente Reglamento de circulación, adaptándole a las nuevas disposiciones y a las necesidades actuales.

— Que cuantos documentos, *carnets*, chapas, etc., que el Ayuntamiento crea oportuno exigir a los conductores, se les entregue gratuitamente, pues la aptitud no se puede demostrar

Biblioteca Nacional de España

con dinero, sino con capacidad. Para ganar un salario de miseria no se pueden exigir títulos de costosa adquisición.

Hay que exigir...

Hay que exigir capacidad en el conductor examinando de *verdad* y no conceder *carnets* a gentes ineptas.

Hay que educar al público por medio de la Prensa; con libros, dibujos, películas; intere

COPENHAGUE. — En Dinamarca, se ve por el grabado, andan en su mayoría sobre caballos de acero. El jefe del tráfico destina una parte del paseo para las bicicletas.

NUEVA YORK.—El cruce de las avenidas 50 y 42 está organizado por un solo hombre, que desde el semáfororo que se ve en el centro indica las señales que rigurosamente obedecen peatones y conductores.

VIENA. — También en la capital austriaca existen automóviles, por lo que se ve en esta fotografía tomada en una parte del campo, cerca del Hipódromo, y habilitada para la espera de autos en días de carreras de caballos.

sando a todo el mundo para que los accidentes queden atenuados, cuyas molestias alcanzan a todos. Pero si se ha de hacer esa labor educativa, no se puede prescindir, como ahora, de la organización obrera, a la que pertenecen conductores que la experiencia de muchos años les hace conocer los inconvenientes del tráfico para buscar los medios de subsanarlos.

Biblioteca Nacional de España

Tenedlo presente.

El automóvil, en Madrid, se ha desarrollado portentosamente; se ha impuesto sin que aún se hayan dado cuenta las gentes.

El automóvil influye en el pueblo a marchar ligero en sus movimientos, y Madrid es un pueblo que todavía no tiene prisa. De ahí el contraste. Mientras Madrid no se adapte a la agitación peculiar de las grandes urbes, el conductor de automóviles tendrá que ser moderado, más moderado que en parte alguna, si quiere evitarse disgustos.

* * *

A los peatones de Madrid no se nos ha enseñado a transitar por las autoridades, y creemos, cuando vamos a pie, que somos dueños de las calles, y que sólo está obligado el conductor de un vehículo a ocuparse de nuestros movimientos y de nuestras intenciones; por eso, querido

MADRID. — La calle de Alcalá, por donde desemboca la de Sevilla, gracias al hombre de la porra (x), que regenta don Emilio Aberca, la corriente circulatoria lleva un cauce definido.

MADRID. — La calle de Alcalá, frente a las de Sevilla y Peligros, en los tiempos anárquicos, cuando los tranvías semejaban ferrocarriles interminables y los carruajes y viandantes tomaban la calzada.

compañero, necesitas de gran serenidad, de mucha aptitud, de no poca sangre fría (primera cualidad del buen conductor), para que el salario que ganas en un oficio agitado y peligroso no esté impregnado de lágrimas ni remordimientos. Aprende y estudia. No pierdas el tiempo inútilmente.

Fusionadas las dos entidades, los conductores de carruajes ocuparán su tiempo en defenderse del enemigo común en vez de zaherirse entre sí. La ayuda mutua hará más factible el trabajo, más agradable la profesión.

Biblioteca Nacional de España

Notas de Secretaría

Para evitarnos confusiones y no pocos perjuicios a los asociados, rogamos a éstos lleven consigo la cartilla de asociado con los cupones puestos, y así han de facilitarnos la labor a realizar.

* * *

Cuando algún compañero tenga la desgracia de sufrir algún accidente y haya heridos, debe, en primer lugar, atender a las víctimas, sea o no responsable del accidente, tomando, al serle posible, el nombre y domicilio de aquellas personas que presenciaran el hecho.

Por conveniencia vuestra, a más de los deberes de humanidad, haced lo que os decimos.

* * *

Una obra tan transcendental como es la de unir dos entidades en un solo organismo no puede improvisarse en veinticuatro horas, puesto que el trabajo de reorganización ha de ser laborioso; ínterin se dé cima a la obra, todos cuantos asociados figuren inscritos en «La Velocidad» serán atendidos en esta entidad, en tanto no comience a funcionar como tal organismo «La Unión General de Obreros del Transporte», donde, conservando todos los derechos, se dará a los asociados nueva cartilla y el número que le corresponda con arreglo a la antigüedad.

* * *

Es deber de todos, en estos momentos de gran interés para la organización, intensificar la propaganda buscando adeptos para nuestras entidades. Lo importante ahora es procurar altas en una u otra Sociedad, puesto que, automáticamente, irán a formar parte de la Sección que les corresponda.

Más que nunca se precisa la propaganda, y con mayor necesidad que nunca se necesita la cooperación de todos para realizar y consolidar la obra comenzada.

Ha pasado el momento de discutir *el más eres tú;* ahora hay que demostrar quién hace mayor labor constructiva, con hechos y no con palabras...

* * *

Los cobradores, desde este mes, comenzarán a cobrar llevando los cupones con el nombre de «La Unión General de Obreros del Transporte», Sección mecánica o Sección sangre, según a la modalidad que pertenezcan los asociados.

Es necesario que todos los compañeros den facilidades para que se desarrolle con presteza la obra que se está realizando. Rogamos a quienes noten alguna deficiencia, pasen por la Secretaría número 17 de la Casa del Pueblo, para subsanar los errores que hubiere.

* * *

Léanse con interés todos los números las «Notas de Secretaría».

RAFAEL ALADRO

INSTALACIÓN Y REPARACIÓN

DE

ALUMLRADO EN AUTOMÓVILES

LAGASCA, NÚM. 62

¡¡Neumáticos y Bandajes!!

Marcas Dunlop, Cord Michelin, Cablé, 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.

Para que lo tenga en cuenta nuestro Municipio.

El por qué disminuyen en Nueva York los atropellos.

VEINTINUEVE personas menos que en 1924, en el mismo período de tiempo, han muerto a consecuencia de accidente en la vía pública. Las estadísticas publicadas en 1.º de diciembre anotan 939 defunciones, en lugar de 968 acaecidas el año anterior.

Hubo muchos menos niños aplastados. El informe indica que 411 fueron víctimas mortales de los vehículos en los primeros once meses de 1924. Este año sólo se registraron 333.

Estos resultados se atribuyen a la asistencia escolar, que en el año actual es superior al precedente en asiduidad. En efecto: las escuelas municipales tienen este año 20.000 alumnos más que en 1924.

Biblioteca Nacional de España

Los transportes por carretera

Un régimen de exclusivas.

Con motivo de haberse puesto en ejecución el Real decreto de 4 de julio de 1924, por el que se da la exclusiv a determinadas Empresas para regular el transporte de viajeros y mercancías con vehículos de motor mecánico, la Prensa en general y las clases llamadas mercantiles han arreciado en una extensa e intensa campaña contra el régimen de exclusivas que suprime la libre competencia, por lo que encarecen los transportes. El Gobierno considera, al poner el nuevo régimen de transportes mecánicos, las ventajas siguientes: «El transporte gratuito de la correspondencia, la percepción de un canon o peaje a cargo de los usuarios del camino y la represión de las competencias irregulares...»

Por su parte, algunos periódicos y el Círculo de la Unión Mercantil piden sea abolido el régimen de exclusivas y abogan por la libre concurrencia. «Lo contrario—dicen—sólo puede originar perturbaciones sin cuento, perjuicios indebidos y enriquecimientos injustos, no de los más aptos industriales, sino de los más hábiles o más tenaces en la interpretación parcial de las disposiciones.

Y tal ha sido el resultado de la aplicación del Real decreto: servicios perfectos sustituídos por otros notoriamente inferiores; Empresas condenadas a muerte, no para que prevalezcan otras, sino para que medren concesionarios del correo sin ejercicio de industria; aumento escandaloso de los precios del transporte; supresión de servicios que no entra en el cálculo de los exclusivistas atender, y que no se consiente explotar convenientemente a otras Empresas.»

Pide el Círculo de la Unión Mercantil, además de la derogación del Real decreto de 4 de julio de 1924, que «mientras se llega a la legislación definitiva se publique inmediatamente una disposición gubernamental en la que se recojan las exigencias mínimas de las clases productoras y queden a salvo los intereses que por el referido Real decreto se lesionan.

Que previa la publicación del indicado Real decreto se abra una amplia información sobre el problema de los transportes mecánicos por carretera para fijar las líneas generales de una política orientada a la máxima utilización de los nuevos medios de transporte y a la reconstrucción y complemento de nuestro sistema de carreteras, acondicionándolas a las exigencias del tráfico moderno.»

Aunque ni la Prensa ni el Círculo de la Unión Mercantil mencionan nada sobre los obreros conductores en un problema que tanto les afecta, nosotros, como tales, tenemos que opinar en tan importante asunto.

Deseamos la centralización de las industrias, que éstas se fortalezcan económicamente para que nuestras organizaciones progresen y tengan base los obreros para sus reclamaciones.

Pero no obstante esto, somos partidarios de la libre concurrencia, que da más porcentaje de obreros con ocupación y trae como consecuencia la disminución de la crisis de trabajo y el abaratamiento de las mercancías. Todo monopolio nos es odioso por lo que en sí es, y más en este caso del transporte que, con su privilegio, coarta todo desenvolvimiento progresivo del automóvil.

Si se abre la información que proponen los industriales del Círculo Mercantil, acudiremos a ella para presentar nuestros puntos de vista obreros, tan olvidados en estos momentos por quienes tenían la obligación de contar con lo más indispensable: el trabajador.

!!Neumáticos Michelin!!
DUNLOP CORD
Recambios legítimos para FORD
Accesorios en general. - Aceite para auto desde 1,50 litro. - Gasolina. - Se :: vulcanizan cámaras y cubiertas ::
¡No tengo competencia!
Exportación a provincias!
CASA CODES. - CARRANZA, 20

Biblioteca Nacional de España

La organización es vida

Toda asociación obrera, toda organización proletaria, toda unión entre explotados, lleva en el fondo un ideal libertador: el mismo ideal que un día impulsó a Espartaco a la lucha por la liberación de los esclavos en Roma y que hoy es nexo constante de la transformación social del mundo entero. Es preciso decirlo, y es de necesidad divulgarlo.

Nuestra Sociedad ha de ser consciente en su actuación, por la cultura de nuestros asociados y la calidad de los luchadores; para ello tenemos que huír de todo lo que sea gazmoñería, apartándonos de los moldes viejos, de las costumbres manidas, y libres de prejuicios absurdos y rutinas anticuadas, orientemos nuestra actuación social en un ambiente moral de franca rebeldía. Se puede ser rebeldes sin dejar de ser tolerantes, porque la masa que forma nuestra entidad no debe ser una masa de estridentes asonadas, ni de constantes amenazas; pero tampoco ha de ser una masa moldeable y sometida, sino independiente, libre e inalterable, para que no podamos ser nunca burlados en nuestra buena fe por ningún pillastre con tapujos de redentor.

Aprendamos en los hechos de otras Sociedades. Afortunadamente nuestra organización carece en absoluto de analfabetos: todos nuestros consocios saben leer y escribir, y éste es un gran aliciente para que puedan orientarse, con lecturas sanas y observaciones necesarias, en un criterio genuinamente societario, que nos ponga a salvo de los contratiempos que otras Asociaciones sufren por la apatía e indiferencia de los asociados.

De otra forma no seríamos dignos de nosotros mismos. Cada asociado tiene que ocuparse de cumplir con sus deberes sociales, preocupándose de la marcha de la Sociedad, de la actuación que ejerce la Directiva, conminando a que ésta cumpla estrictamente con su deber; pero también ayudando cada cual con su comportamiento a que la organización se desenvuelva acertadamente. Todo antes que permanecer indiferentes, sin obrar. El asociado que sólo se preocupe de cotizar la cuota, no es un asociado completo. Ya precisa que todos nos ocupemos en propagar las excelencias de nuestra Sociedad entre todos los compañeros del oficio, que todos vayamos a las juntas generales y que tengamos entusiasmo para hacer Sociedad. Hasta ahora, en nuestro oficio reinaba la indiferencia en estas cuestiones, que tan directamente nos interesan a todos los explotados.

El «chauffeur» no es el fatuoso pedante amigo de juergas que las gentes equivocadas creían.

Dentro de nuestra organización hay un gran número de compañeros ávidos de saber. Sus deseos, sus ansias de instrucción deben ser recogidas y aprovechadas por aquellos compañeros más capacitados que puedan enseñar algo útil. El problema nuestro es cuestión de enseñanza. Si vemos algún amigo, algún compañero equivocado, reacio e ignorante, predispuesto a no convencerse en estas cuestiones societarias, empleemos mil medios para convencerle, para sacarle del error, siempre con mucha paciencia y tolerancia.

Aspiramos, por medio de la organización, no sólo a mejorar materialmente, sino también a instruirnos en la lucha por la vida, en el trato social con los demás hombres, a que nuestro espíritu se acostumbre a ver las cosas como son y no como nos pretenden hacer que sean: así sabremos mirar a los hombres frente a frente, a los obstáculos sin temor, salvándolos sin apuros y venciéndolos con éxito.

A. M. y M.

¡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

GRAN GARAJE MODELO
DE
CARLOS BERLANGA
IAULAS INDEPENDIENTES
ZARAUZ (GUIPÚZCOA)

EL SOCIALISTA publica todos los días gran información social y trabajos doctrinales que los conductores, más que otros, precisan leer. ¡Leed EL SOCIALISTA, diario obrero de la noche!

Biblioteca Nacional de España

La labor jurídica del abogado de "La Velocidad„ don Pedro Rico durante el año de 1925.

Sentimos carecer de espacio para reseñar detallando toda la actuación jurídica que el abogado don Pedro Rico ha realizado en beneficio de los «chauffeurs» durante el año que termina.

Sólo sintetizamos enumerándolas sus más salientes gestiones.

Consultas de «chauffeurs» durante los doce meses pasados, 1.642.

Demandas al Tribunal Industrial, 907.

Apelaciones del Tribunal Municipal, 120.

Idem al Tribunal Supremo, cuatro.

Causa vistas desde 1.° de enero a 22 de diciembre de 1925.

Blas Garrido, homicidio, en casación.—Emilio Pijoán y Más, aplicado el Real decreto de 4 de julio de 1924.—Julián Fernández Suárez, homicidio, absuelto.—Vicente Pérez Cambronero, homicidio, absuelto.—Francisco Cordero Carrera, homicidio, absuelto.—Julio Sotelo Astray, homicidio, absuelto.—Marcelo Sandomis, homicidio, absuelto.—Manuel Regino Rodríguez, homicidio, absuelto.—Francisco Luis García Barrero, lesiones, absuelto. Hilario Fernández Alarcón, homicidio, absuelto.—Francisco Cordero López, recurso de casación por infracción de ley contra sentencia de la Audiencia de Madrid, por injurias, absuelto.—Mariano Fernández Pérez, homicidio, absuelto.—Juan Macías Vázquez, homicidio, aplicada Ley condicional.—Mariano Redondo Ruiz, homicidio, aplicada Ley condicional.—Isaías Marcelino Suárez, lesiones, incluído Real decreto de 4 de julio de 1924.—Constantino Rodríguez Mínguez, homicido, absuelto. Amadeo Secall, lesiones, absuelto.—Rafael Fuentes Vicente, homicidio, retirada acusación.—Bibiano Arejuela Marín, daños, absuelto.—Venancio Vicente Gallego Barahona, homicidio, aplicada Ley condicional.—Juan Macías Vázquez, homicidio, aplicado Real decreto de 4 de julio de 1924.—Miguel Domenech, homicidio, retirada acusación.—Amado Vega, lesiones, condenado a 125 pesetas.—Eusebio Delgado Esteban, lesiones, retirada acusación. Mariano Fernández, homicidio, absuelto.—Remigio López Zardón, homicidio, absuelto. Antolín F. Castillo, lesiones, aplicado Real decreto de 4 de julio de 1924.—José Puente García, homicidio, absuelto.—Alejando González Portela, lesiones, absuelto.—Mariano Francisco García, lesiones, absuelto.—Rafael Rodríguez Seco, homicidio, en casación.—Pascual Juan Mora, homicidio, en casación.—Joaquín Aznar, homicidio, absuelto.—Julio Pérez Gonzalo, lesiones, retirada acusación.

Causas extractadas durante el año 1925.—Cincuenta y seis.

Tal ha sido la labor y resultado de ella del abogado don Pedro Rico en el año de 1925.

A la consideración de nuestros compañeros dejamos el apreciar la transcendencia de esta labor en pro de la clase, y cuanto trabajo supone esta actuación en quien tiene que realizarlo.

En el próximo número daremos cuenta de las gestiones de los abogados de «La Unión», señores Acacio y Marabini.

LA PALMA ESPAÑOLA

FÁBRICA DE GORRAS

ESPECIALIDAD en las de CHAUFFEURS

30, PLAZA MAYOR, 30

MADRID

Cooperativa Socialista

Tiene instalados seis establecimentos.—En Libertad, 26; Palencia, 5; Arganzuela, 1; Martínez Campos, 1; Juan Pantoja, 1, y Pilar de Zaragoza, 41. Teléfono de la Casa central: 43-68 M.

MARCOS

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

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

Sociedad Anónima del Carruaje

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

Precios especiales a los asociados a

UNION GENERAL DE OBREROS DEL TRANSPORTE

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

Biblioteca Nacional de España

NOTICIAS

Un conflicto con una casa de camiones.

El personal empleado en los camiones de transporte a la plaza de la Cebada, que explotan don Mamerto López y don Gonzalo Gómez, se halla en huelga desde el día 10 de diciembre.

El conflicto ha sido producido por las condiciones inhumanas de trabajo que venían rigiendo, realizando los conductores jornadas de catorce, diez y seis y más horas.

Todo el personal a quien afecta este conflicto está perfectamente unánime en no reintegrarse al trabajo mientras no se atiendan sus justas aspiraciones.

Ya saben los «chauffeurs» de Madrid que las casas de los señores López y Gómez están en índice en esta organización y nadie debe ir a solicitar trabajo en las referidas casas.

Cuando escribimos estas líneas nuestras Directivas gestionan con los patronos y autoridades la forma de reintegrarse al trabajo los huelguistas, quienes, con una gran corrección y gran espíritu de compañerismo, sostienen su entusiasmo luchando por tan noble causa.

La plaza de cobrador.

La plaza de cobrador que estaba vacante en «La Velocidad», y con arreglo al concurso, le ha sido adjudicada al compañero FERMIN PUERTA.

Lo que comunicamos a los asociados para su conocimiento.

A los «chauffeurs» de taxis.

Recordamos a los «chauffeurs» de autos-taxis se inscriban como tales en la Inspección de Carruajes. Nosotros aconsejamos a estos camaradas cumplan en todo momento con lo que determinan las Ordenanzas y el Reglamento de Automóviles, por lo que se evitarán no pocos contratiempos.

NECROLOGÍA

Ha fallecido en Madrid el padre de Celestino y Adolfo Pérez, ambos asociados a «La Velocidad». A nuestros compañeros Adolfo y Celestino enviamos la expresión sincera de nuestro sentimiento.

* * *

También ha dejado de existir don Salvador Viver y Madurell, conocido industrial y anunciante de nuestra revista.

A su afligida esposa, doña María del Carmen de la Lastra; a sus hijos, María del Carmen, María del Consuelo y José Luis y demás familia, enviamos nuestro más sentido pésame.

* * *

Igualmente tenemos que lamentar la muerte del que fué asociado a «La Unión» y a «La Velocidad» Francisco Uceda, hombre luchador y buen amigo. Sinceramente nos adherimos al dolor de su desconsolada viuda por tan irreparable pérdida...

* * *

Han fallecido en Madrid los compañeros asociados a «La Unión» Miguel Pascual y Juan Cortés. Ambos amigos demostraron siempre ser excelentes camaradas. A sus respectivas familias enviamos nuestro pésame más sincero.

* * *

También han fallecido: la madre de Anselmo, Félix y Mariano Miño; la esposa de Francisco Roa, la esposa de Baltasar Gadea, la hija de Juan Lorente, la esposa de Manuel López y la madre de Francisco Extremera.

A las familias respectivas hacemos constar nuestro sentimiento.

Una nota de la Inspección de Carruajes.

La Delegación de Carruajes pone en conocimiento de los conductores de vehículos lo siguiente:

«Las placas-discos rojos, colocadas a la entrada o salida de alguna de las calles que tienen una sola dirección, indican la prohibición de que los carruajes entren por ellas.

A tal efecto, se han colocado en las farolas del gas y de los tranvías, a dos metros de altura, se han hecho con fondo rojo, con la indicación «Dirección prohibida», cuya prohibición se refiere a la calle en que precisamente están colocadas, dando frente a los conductores para que se puedan dar cuenta a tiempo de la prohibición y se abstengan de entrar.

Se recomienda muy eficazmente a los conductores que estas señales han de ser respetadas en todo momento y por tanto no habrá necesidad que se halle el guardia prohibiendo el paso para que la señal se cumpla, siendo castigados severamente los infractores de esta disposición, que regirá a todas las horas del día y de la noche.»

Biblioteca Nacional de España

GUIA DEL AUTOMOVILISMO

POR ORDEN ALFABÉTICO

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

Agencia automovilista de Marcos. San Felipe Neri, 4.

Angel Casado. Aceites y grasas lubrificantes Pul Fer. Legua, 7.

Antonio Trujillo. Calle de Covarrubias, 14. Taller de cerrajería y reparación de automóviles.

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 Direción, 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 Vergara, 12. Teléfono 15-77 S.

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

Ceñal, S. A. Talleres mecánicos. Galileo, 7.

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.

Francisco Acosta. Talleres de vulcanización de cámaras y cubiertas, pulido y niquelado. Calle de Lagasca, 63.

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

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

Garaje Madrid S. Barrena. Calle de Guzmán el Bueno, 21.

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

Garage Península. Moisés Velasco. Ponzano, número 27.

Garage y soldadura autógena. Gonzalo de Córdova, 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.

Oficina Automovilista. Mayor, 4.

Representación del Buch. Oscar Leblanch. Alcalá, 62.

Representación del Amilcar. Juan Mouvais, Serrano, 8.

Sociedad Anónima del Carruaje. Orense, 16. Precios especiales a los asociados de LA VELOCIDAD.

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

Taller de reparaciones. Especialidad en el «Ford», de Cándido Céspedes. Calle del Duque de Sexto, 12.

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.

S. Viver. Goya, 63. Teléfono 881 S. Bandajes y neumáticos.

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.

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

Biblioteca Nacional de España

COMPRE USTED SIEMPRE

"OLGOMTRA"

EL MEJOR LUBRIFICANTE PARA AUTOMÓVILES

IMPORTADO EXCLUSIVAMENTE

DE LA

Standard Oil Company

de New-York U. S. A.

EXÍJALO EN TODOS LOS BUENOS GARAGES

SOCIEDAD ESPAÑOLA DE ELEMENTOS INDUSTRIALES

MADRID
CARRANZA, 16
Teléfono J. 20-23

BARCELONA
AVENIDA DE ICARIA 94
Teléfono 483 S. M.

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

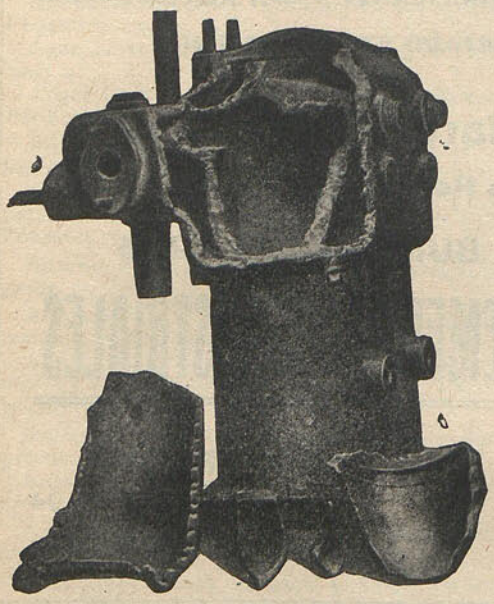
Ruedas metálicas, llantas, bujes, tapa-cubos y accesorios para ruedas R. A. F. Rndg, Hont, Michelín, etc. Piñones y toda clase de piezas para coches y camiones Europeos y Americanos.

Fernández de la Hoz, 36. Teléfono 22-87 J.

Biblioteca Nacional de España

Soldadura Autógena y Eléctrica

AUTOGENA MARTÍNEZ



Especialidad en carters de aluminio y culatas de automóvil.

□ □ □

Soldaduras garantizadas en cigueñales, coronas y chassis.

□ □ □

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.

Biblioteca Nacional de España

¡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 construído un nuevo lacal, 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.
Garajes: Calle Marina, 12. - Teléfono 10-54. **San Sebastián.**

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

VICENTE JIMENEZ

Leganitos, 13. MADRID Tel. 25-22 M.

Biblioteca Nacional de España

ENRIQUE TARRIDA

FABRICACION NACIONAL DE FAROS

Accesorios para automóviles. — Juntas de culata. — Bujías de las mejores marcas. Ballestas. — Artículos americanos, ingleses y franceses.

Exclusiva de los artículos «MALIVERT»

FABRICA EN BARCELONA: CALLE DE SAN PABLO, 116

Depósito en Madrid: Calle de Claudio Coello. 50

PRECIOS SIN COMPETENCIA

MARIANO SANCHO (S. A.)

Automóviles **Chandler y Cleveland**

Casa central: PASEO DEL GENERAL MARTINEZ CAMPOS, 9, Madrid (10)

Teléfonos: Servicio de Garage, J. 127; Oficinas, Almacenes y Talleres: J. 17-37

SUCURSALES:

BARCELONA: Paseo de Gracia, 102. — BILBAO: Gran Vía, 9. SANTANDER: Garage SANCHO.—GIJÓN: Cifuentes, 2 y 4. — VIGO: García Barbón, 39. — GIBRALTAR: Irish Town, 63.— CÓRDOBA: Gran Capitán, 13.—SEVILLA: O'Donnell, 38.

Automóviles De Dion Bouton

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

Madrid

Biblioteca Nacional de España

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!!

Cubiertas a plazos y de ocasión vende

NICOLAS GIMENEZ

Hernán Cortés, 16

BALTASAR SANRIGOBERTO

Guarda barros rotativos

- SANRIGOBERTO -

PATENTE NÚM. 83.686

Se adaptan a todas las medidas corrientes

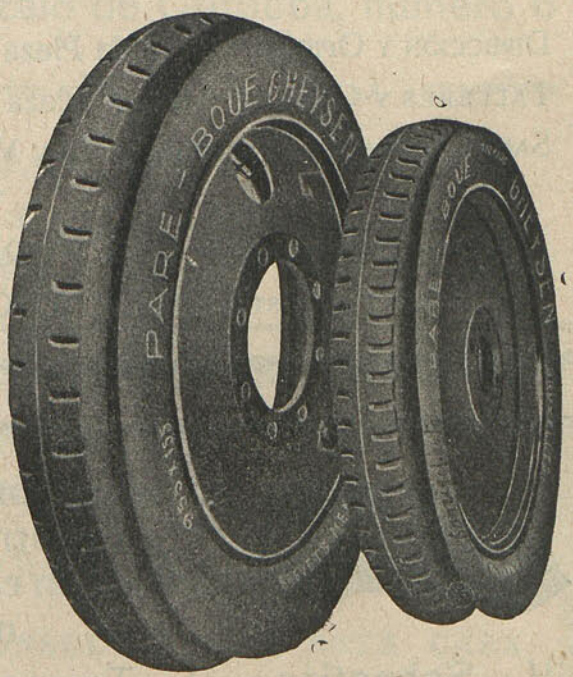
Representante de automóviles SECQUEVILLE

GARAJE Y TALLER

Trafalgar, 23.--Teléf. J. 344

ccesorios en geneal

para automóviles y ciclos



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

Biblioteca Nacional de España

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. MADRID

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

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.

Biblioteca Nacional de España

¡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.

JAULAS 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

Cardenal Cisneros, 7. - Tel. 459 J.

Biblioteca Nacional de España

MECANICOS - CHOFERES

INTERESANTISIMO. NUEVOS ARTICULOS DE PROPAGANDA

¡Ojo! Casa Cabezón ¡Ojo!

Grandes Almacenes de Tejidos, Sastrería, Zapatería, Muebles, Camas y Relojes.

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

Traje sarga azul, 11,50 pesetas; superior, 18,50; traje-mono, tela sarga 11,25; guardapolvos, 7,95; camisas vistas tusol seda, dos cuellos, 8,65; camisa percal, 6,15; trajes paño meltón, buena confección, 46,50; abrigos caballero, superiores, 29,85; pellizas cuero, 65 impermeables superiores, 42,50; zapatos especial, enorme duración, 24,95; cama de haya con sommier, 45,50; sillas de haya, propaganda, 4,70; colchones borra, desde 12,95.

IMPORTANTISIMO

Para trajes-monos y guardapolvos que se quieran de encargo, contamos con telas exclusivas de Vergara, de color inalterable.

En todos los demás artículos que abarca esta importantísima Casa, y que no se anuncia su precio, a todo socio de LA VELOCIDAD, que acredite serlo, una vez verificada su compra, se le hará el 10 por 100 de descuento.

¡Ojo! Casa Cabezón ¡Ojo!

14 Y 15, PASEO DE LAS DELICIAS, 14 Y 15.-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.

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.

Biblioteca Nacional de España

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

	Pesetas
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, armeur 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.

Biblioteca Nacional de España

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 queme 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 Cacharra», 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.

Algunas de las casas que sabemos usan VIGOSOLINA en Madrid

Sociedad de Omnibus de Madrid; La Fama, fábrica de harinas; Pescaderías Coruñesas; Viena Capellanes; El Cafeto; Transportes «El Sol»; Parque de Desinfección; Parque de Sanidad Militar; Huérfanos de la Armada; Fojeda, almacén de maderas; Agencia Trans; Servicio al Pardo, Loder, de E. y R. Amaré; Mahou, fábrica de cervezas; Anónima Farges, Diario «El Imparcial»; Melgar, Transportes; Segovia, carbones Font, embutidos; El Cacharra, Tarragona, 13; «La Industrial», fábrica de hielo, «Espumosos El Gallo»; Regimiento de Sanidad Militar; Transportes «Tomaset»; Jaime Agulló; La Papelera Española; Ministerio de Marina; Comercial de Torrelaguna; «La Espiga», fábrica de harinas y «Tintorería Ideal»

Casas que venden VIGOSOLINA en Madrid

Automovilistas

La «Hispano Suiza», Avenida C. Peñalver, 18
Automóvil Salón.—Alcalá, 81.
Loder, de E. y R. Amaré, Santa Engracia, 5.
Zacarías Palos. Escuela de Automovilistas.

Accesoristas

Güido y Giareta.—Bordadores, 11.
Balanza.—Florida, 16.
Raay-Agencia «Ford».—Mayor, 2.
Torre Villamil.—Villanueva.
Iriarte, Zamarron y Compañía.—Sagasta, 7.
Gordillo.—Mayor, 80.
Del Moral.—Hermosilla, 30.
Aguinaco.—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.

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

Imp. Artística de Sáez Hermanos.-Norte, 21.-Madrid.

Biblioteca Nacional de España