



FEDERACION SINDICAL INTERNACIONAL

Transporte

REVISTA MENSUAL ILUSTRADA

ÓRGANO DE LA UNIÓN GENERAL DE OBREROS DEL TRANSPORTE

EL LUBRIFICANTE PERFECTO



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



CONSULTE NUESTRA
TABLA DE RECOMEN-
DACIONES



CASA EN MADRID

Ronda de Atocha, 32 tripdo.

TELÉFONO 26-26 M.

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



Pida usted una tarjeta reclamo

Teléfono S. 15-77

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.

Garaje Continental

DE CIORDIA Y LARRINAGA

Agencia de automóviles BUICK, CHEVROLET y BUGATTI en Guipúzcoa

Exposiciones: EASO, 1, y MARINA, 1

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

¡¡AUTOMOVILISTAS!! INTERESANTE

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

Consultar precios a NICOLÁS GIMÉNEZ. - HERNÁN CORTÉS, 16

en la seguridad que seréis bien atendidos,

BALTASAR SANRIGOBERTO

Guarda barras rotativos
- SANRIGOBERTO -

PATENTE NÚM. 83.686

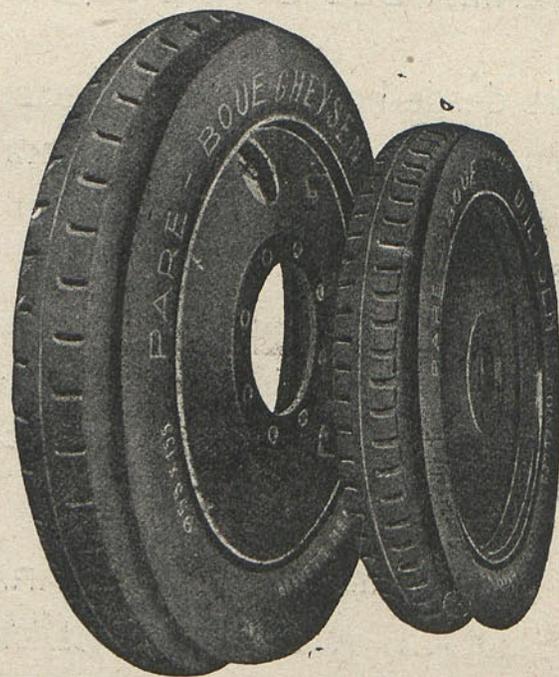
Se adaptan a todas las medidas corrientes

Representante de automóviles SECQUEVILLE

GARAJE Y TALLER

Trafalgar, 23.--Teléf. J. 344

ccesorios en general
para automóviles y ciclos



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

Automóviles NASH

Agencia exclusiva

Piezas de recambio HUDSON y ESSEX

Hudson Essex Motors, S. A.

Carrera de San Jerónimo, 53

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

Antonio Zaragoza

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

AUTOMOVILINA

GASOLINA HOMOGÉNEA para automóviles y toda clase
de motores.

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

DESMARAI HERMANOS, Conde de Xiqueña, 6

Teléfono 10 - 26 M.
Apartado 176 Central.

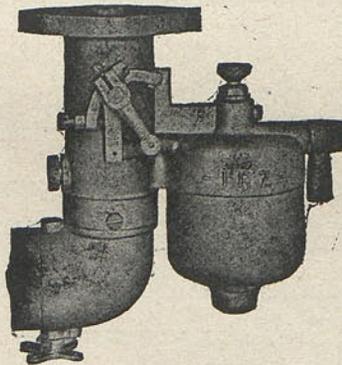
GRAN GARAJE UNIVERSAL SAN SEBASTIÁN

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 construido por obreros españoles.

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

GASOLINA EL CLAVILEÑO

INDUSTRIAS BABEL Y NERVIUN. - San Agustín, 2

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

¡CHAUFFEURS! ¿Necesitáis que se haga a
vuestro coche, rápidamente,
una reparación perfecta? _____



Consultad, plazo y condiciones, a

TALLERES DHOT

Diego de León, 4.

Teléfono S. 768.

GARAJE

Gonzalo de Córdoba, número 6

_____ Teléfono 17 - 38 J. _____

PAULAS INDEPENDIENTES

TALLERES MECÁNICOS

SOLDADURA AUTÓGENA

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

===== **S. JIMENEZ** =====

NO COMPRAR SIN CONSULTAR CON ESTA CASA
Fuencarral, 139-Garaje Agustina-Tel. 459 J.

¡¡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"

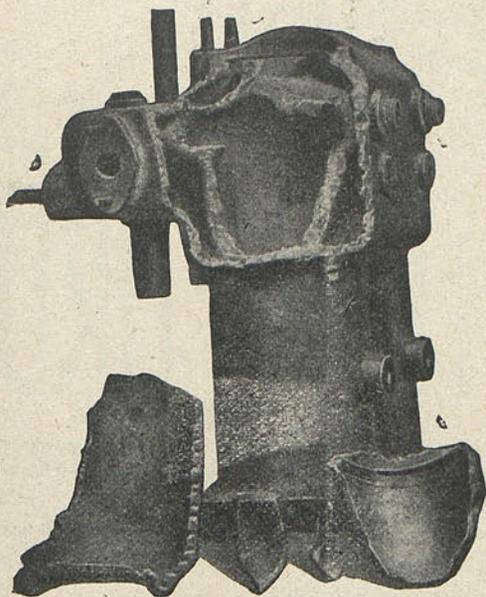
La casa que mejor
repara los neumá-
ticos

19, MELENDEZ VALDES, 19

Teléfono 23-83. J.

Soldadura Autógena y Eléctrica

==== **AUTOGENA MARTÍNEZ** ====



Especialidad en carters de aluminio y culatas de automóvil.

□ □ □

Soldaduras garantizadas en cigueñales, coronas y chasis.

□ □ □

VENTA A PLAZOS DE
INSTALACIONES PARA
SOLDADURA AUTÓGENA

Vallehermoso, 9.--Teléfono 11-26 J.

MADRID

ANTONIO SANCHO

NEUMATICOS Y MACIZOS

GOODRICH

PIRELLI

GOODYEAR

Depósito de los aceites Vacuun Oil

Ventas al por mayor y menor.



Exportación a^a provincias.

Lagasca, núm. 55.--Teléfono 105 S.

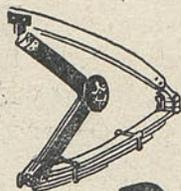
LOS ACEITES
INGLESES



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
ROTURA S.

Parabrisas

Auster
B.V.S.O.D.G.

C DE SALAMANCA // P^o DE RECOLETOS. 14 - MADRID
GROS. 4 - SAN SEBASTIAN.
ROLLS ROYCE - MORRIS - PRICE S.

TRANSPORTE

REVISTA MENSUAL ILUSTRADA

ÓRGANO DE LA UNIÓN GENERAL DE OBREROS DEL TRANSPORTE

Trabajadores de todos
los países: ¡Uníos!!

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

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

GALERÍA DE HOMBRES CÉLEBRES

TOMÁS MEABE

Una opinión sobre Meabe

Tomás Meabe nació en Bilbao en 1880 y murió en Madrid en 1915, en plena juventud, cuando su pensamiento alado germinaba fe-
cundo en ideas. Sus restos han ido a Bilbao a primeros del próximo pasado. Este hecho

nos hace invocar un no-
ble recuerdo al joven sa-
gaz y romántico, funda-
dor de las Juventudes So-
cialistas. Fué un escritor
fino, irónico y original.
Sus trabajos sintéticos,
ordenados en varios to-
mos por las Juventudes
Socialistas, tienen fra-
gancias de exquisitez ina-
preciable. Sus principales
libros son: "Parábolas"
y "Obras". Sus escritos
están impregnados de
poesía satírica, de una
fuerza emotiva, de cuya
lectura sólo los espíritus
refinados pueden exta-
siarse.

Quien estas líneas es-
cribe pertenecía a la Ju-
ventud Socialista cuando
Meabe terminaba sus días
en Madrid. Y aunque no
tuve la satisfacción de
tratarle, recuerdo las hablillas que sobre él
corrían por la Casa del Pueblo en mis años
de adolescente.

A Tomás Meabe se le quería y respetaba
por lo infinitamente bueno que era. Toda su
actuación, todos sus escritos tienen un per-
fume humanista. Tal vez porque vivió poco,
sintió hondamente los dolores del mundo.

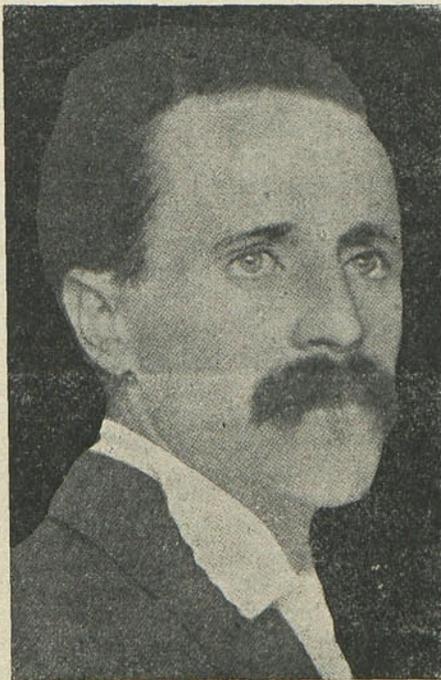
Su filiación socialista no entibió su cariño
a la tierra nativa: que nunca el afán de pan
para la Humanidad entera puede ser incompati-
ble con el afecto al suelo que nos vio na-
cer, al en que vivimos, a aquel en el cual se

crearon nuestros afectos
y del que parten raíces
invisibles que tiran cons-
tantemente de nosotros,
como si sintieran la ava-
ricia de la cal de nues-
tros huesos.

Fué para Meabe el So-
cialismo un camino de do-
lorosos sacrificios, y al
recorrerlo gustó las hie-
les de la expatriación y
de la cárcel. A él, tan
afectivo, tan cariñoso, tan
amante, aún le estaban
deparados mayores supli-
cios, al sentirse desgaja-
do de los suyos por dis-
crepancias irreductibles.
El sacrificio pierde todo
su perfume cuando lleva
consigo ruido de prego-
nes y vocinglerías. Necesita
el limbo del silencio; su
llorar es un llorar hacia
dentro, cuyas lágrimas

abren las entrañas, y Meabe lloró siem-
pre hacia dentro. Por fuera no tenía sino el
reír infantil, que le servía de saludo a la amis-
tad, o el rápido gesto de ira ante la injusti-
cia. No he conocido sensibilidad más gene-
rosa. Vibraba por los demás. Lo suyo pare-
cía no conmoverle.

INDALECIO PRIETO



De nuestros problemas

El valor de la organización

Principalmente el valor de los organismos obreros está más en la calidad que en la cantidad de sus componentes. No es más fuerte una colectividad por ser numerosa, sino más bien por la conciencia y la disciplina de sus partes. Organización es método, es disciplina. En la Organización se está por y para mejorar de condición, no considerándola como fin, sino utilizándola como medio que conduce al fin de nuestros deseos. El día que la mayoría de los trabajadores sepan la misión que tienen incumplida en los organismos de clase, y se apresten a ocupar su puesto con ánimo de defenderle, habremos asestado un rudo golpe al enemigo. El enemigo vive más de nuestra debilidad que de su fortaleza. Fortaleciendo nuestras conciencias habrémonos hecho dignos del respeto del adversario. Cuanto más fuertes, mejor considerados. Pero no entendamos por fortaleza el apelonamiento, el montón de carne humana, el número. Hay que ser más que número; hay que ser hombre que piense y discurra, dispuesto a la acción en la forma que cada momento indica, actuar. Procediendo así, el valor de nuestro organismo crecerá considerablemente. ¿No deseamos todos tener un organismo fuerte, capaz, donde nuestros intereses estén en todo momento defendidos? Pues esta legítima aspiración no habremos de conseguirla sólo con deseársela; es la acción que cada uno estamos obligados a realizar en la medida que podamos, quien ha de determinar nuestro conseguimiento. Y en esta labor tienen puesto todos los que quieren trabajar. La Unión General de Obreros del Transporte Urbano cuenta con nueve mil asociados en la actualidad. Dentro de poco tiempo sus efectivos se habrán aumentado en unos millares. El desarrollo fácilmente se comprende que es acelerado, y si no queremos perder el ritmo, la inteligencia ha de procurar marchar paralelamente y, sobre todo, una voluntad firme ha de presidir nuestros actos de contribuir a que la obra que comienza a estar en marcha no sufra tropiezos sensibles que aminoren su paso y retarden justos anhelos de reivindicación social. Entonces sí podremos vanagloriarnos de haber creado algo útil que infunda respeto y sea garantía de que en nuestras filas no brota el esquirolaje, esa planta traidora que envenena y dificulta la solución honrosa de conflictos que inevitablemente surgen en la

vida sindical. Vamos a formar un cuerpo voluminoso; y no será mucho pedir a cada uno de los que lo integran, que ese cuerpo será una masa informe si no se le dota de un espíritu que le haga ser viviente, capaz de hacernos dignos de él.

¡Adelante, siempre adelante!

Halagados por la unión de fuerzas, que antes estuvieron dispersas, los trabajadores del Transporte sienten su ánimo fortalecido. Es natural esta elevación de espíritu, siempre tan necesario para la lucha. Pero sería de consecuencias poco halagadoras convertir el legítimo contento en embriaguez que empujara más allá de donde la razón y la fuerza aconsejen ir.

Tiene el nuevo organismo múltiples problemas que resolver, y a los cuales habrá de darles una solución concreta, estudiándolos íntegramente, con gran serenidad, que es confianza en sí mismo de lograr el objeto que se persigue. Estamos creando una fuerza, que tendrá su máximo desarrollo cuando en cada individuo formemos una conciencia. Ha de ser la inteligencia la propulsora de la fuerza; porque la fuerza, sin una hábil dirección, no rinde eficacia en las luchas modernas.

Nuestra clase patronal, rutinaria, torpe, no siente los problemas que sus propios intereses les plantean; pero, en cambio, quiero vivir de una forma raquítica, a costa de nuestras necesidades. Se nos niegan justas mejoras, con el pretexto de que la industria no puede atenderlas; pero, aparte las demostraciones que pudieran hacerse en contrario, habría que decirles: ¿Pero quién tiene la culpa de eso que llaman *mala situación* sino su propia ineptitud? Nuestra clase patronal, que no tiene una tabla de salarios unificada; que no tiene una jornada reguladora; que no cumple con ninguna ley de carácter social; que no inscribe a sus obreros en las pensiones para la vejez; en suma, que no cumple su función social como tal clase, se queja de que no está en la opulencia y no puede satisfacer modestísimos deseos de los trabajadores.

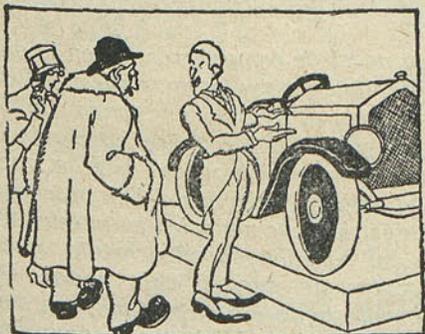
Es precisamente en estos instantes cuando los espíritus han de estar levantados, mirando con entera confianza en el valor de ellos mismos. Porque nuestro lema ha de ser avanzar siempre, sin echar en olvido los medios con que contamos, para que sea lento o ligero nuestro paso.

¿Qué respeto nos pueden merecer, ni qué confianza, unos patronos que no hallan para salvarse otros medios que no retribuir a quien le confían un capital, de una manera en que medianamente pudiera cubrir sus necesidades?

Conocemos cómo las gastan los patronos, que si se han dado buena habilidad en estropear una industria que estaba virgen, quieren que los obreros se presten a cosas que nosotros habremos de rechazar con toda entereza. Nuestra actuación ha de ser diáfana, exenta de componendas y combinaciones que pudieran reflejar la menor sombra para la Organización y que debilitase su posición moral. Poco importa que un individuo que tiene una triste y repugnante celebridad entre los obreros del Transporte ande a salto de mata a ver si en las aguas sucias, en las que siempre nadó, pesca algo utilizable y provechoso a su codicia y estómago insaciable. Los obreros le conocen. ¿Tendrán ocasión de conocerle los patronos? Hasta se nos antoja que también es suficientemente conocido por la clase patronal. No en balde comerció con unos y otros, plegándose a las exigencias burguesas, mediante apostasías que más tarde se convirtieron en dádivas y obtención provechosa de cosas inconfesables. Con tanta claridad como serenidad; con tanta serenidad como energía, habremos de caminar para no ser objeto de confusión, ni que nadie confunda nuestra actuación con la que pudieran realizar otros elementos ajenos al pensamiento que debe inspirar en todo momento a la Organización que representamos.

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

LAS DIRECTIVAS



—Aquí tienen ustedes el último modelo para circular por Madrid. Se para cada diez metros...

La próxima elección del Comité ejecutivo

Más impacencias y más deseos que nadie los sentimos nosotros de que la elección del Comité Ejecutivo se celebre.

Quiénes tan modesta como inmerecidamente estamos al frente de estos cargos, somos los que con más razón ansiamos legalizar, con el sufragio de todos, la situación orgánica.

Tanto es así que, con la buena fe y el deseo de satisfacer anhelos justísimos de muchos camaradas, indicábamos en el número pasado la probabilidad de la elección para el mes de febrero: tales eran nuestras ansias de dar por conclusa nuestra preliminar labor. Pero la realidad, esta realidad de ahora, que nos dice que por ser difícilísimo el reparto total de tantas cartillas y cupones, en los breves días del mes pasado, nos obligó a aplazar unos días más la elección. Y sin que podamos fijar fecha, porque creemos que todos los compañeros deben tener la cartilla nueva, para que con ella puedan votar, si que nos atrevemos a asegurar que la elección ha de verificarse en la última decena de marzo. ¡En cuanto veamos medios para poderla realizar! De la fecha en que ésta ha de tener lugar la daremos a conocer oportunamente en una hoja que repartiremos profusamente, en la que daremos instrucciones sobre la elección.

Y ya que de esto tratamos, repetimos lo que en el número pasado decíamos:

Los primeros cargos que hay que elegir son los de mayor importancia que tiene la organización. Los de mayor responsabilidad. Los que requieren gran cuidado y no poca sagacidad para cumplir su cometido.

Por lo tanto, es necesario, imprescindible, que cada asociado, con arreglo a su conciencia, vote libremente a los compañeros que juzguen más capaces para dirigir y administrar la Sociedad. El interés de la colectividad está por encima de amistades y pasiones.

Y añadimos más, para que sirva de advertencia a todos:

Ahora están a tiempo todos cuantos, amantes de la organización, quieran libremente, sin coacciones, elegir los más capaces para dirigir la Sociedad, cada día más necesitada de hombres inteligentes y aptos.

Nadie debe llamarse a engaño, ni pensar en posibles componendas, si el día de la elección no ejerce su derecho, que respetado ha de ser de todos.

Nuestras asambleas.—¡No dejéis de leer esto, compañeros!

Uno de los principales deberes que como asociados tenemos que cumplir es el de asistir a las juntas generales. En ellas se aclaran y subsanan los errores y se forman los buenos y sinceros asociados. ¡No faltéis ninguno a las juntas generales!

En nuestras asambleas brotan nuevos horizontes, iniciativas nuevas para el buen desenvolvimiento de la organización. Y si en los momentos de la discusión procuramos poner mesura en las palabras, orden y respeto en las actitudes, nuestras juntas generales, aunque haya contraste de ideas y disparidad de criterios, serán lo que deben ser en una Sociedad cual la nuestra: reuniones de amigos, de hermanos, que al identificarse en los mismos dolores, sienten los anhelos de la misma causa.

Pasión, entusiasmo, ardor, todo ello deben poseer los trabajadores en la defensa de los altos ideales que defendemos.

Pero tened en cuenta que estas cualidades, cuando están exentas de la serenidad de juicio, pueden dar resultados contraproducentes a los que noblemente se persiguen.

Que no os falte la serenidad, que en todos los momentos de la discusión os comportéis con la ecuanimidad debida es lo que de vosotros demandamos, para dar la sensación ante nuestros nuevos adherentes que han venido a una colectividad obrera que lucha por el imperio de la fraternidad humana, y de ello da la sensación en nuestras reuniones, donde todos sabemos tratarnos como hermanos de una misma causa, reinando entre nosotros la fraternidad debida entre trabajadores.

Reparación de cámaras y cubiertas

PARA

AUTOMÓVILES

RECAUCHUTADOS DE LAS MISMAS
¡PERFECCIÓN Y ECONOMÍA INCOMPARABLES!

CAMARAS Y CUBIERTAS DE VERDADERA
OCASION

TALLERES ALEMANES

SAN MARCOS, 35 DPDO.—Teléf. 24-38 M

MADRID

Biblioteca Nacional de España

Para ser buen asociado

No es bastante que te des de alta, uniéndote, asociándote así a los demás compañeros de tu oficio; no basta que concedas atención al gran movimiento social que se desarrolla en beneficio tuyo; es también necesario le prestes todo tu apoyo.

Ser buen societario no estriba sólo en pagar puntualmente los doce reales de cuota; es preciso, además, asistir a las juntas, estudiar en los hechos, aprender en la experiencia y no cansarte nunca, ¡nunca!, y nunca abandonar ni abandonar la lucha, por muy graves cosas que ocurran.

Los enemigos de nuestra Sociedad esperan destruirnos socialmente, más que por la eficacia de su esfuerzo, por nuestro cansancio y por nuestra indiferencia, que jamás debe existir entre nosotros. ¡Seamos incansables hasta el heroísmo!

¡Asociado! El primer impulso, la primera iniciativa para mejorar nuestra situación, debe salir de ti; para poder elevar la frente, es preciso también elevar el ánimo.

Si al entrar en el ejército proletario, donde toda idea es redentora y toda aspiración es un santuario, debes sacrificar en algo tu reposo y tu tranquilidad; debes despojarte, bajo la disciplina societaria, de todo rencor y de toda suspicacia.

Has de hacer un esfuerzo intelectual y poderoso, leyendo y estudiando, para apropiarte de conocimientos de táctica y sociales y adquirir argumentos para que, adueñado de tu palabra, puedas propagar tus aspiraciones; debes aprender a mejorar moralmente; dar ejemplo de bondad, de dignidad, de ánimo, de vida, con respecto a los compañeros, procurar hacer respetar y amar la honrosa bandera de la organización, que significa tu ideal, al que has de consagrar tu esperanza, prestándole toda tu actividad.

¡Asociado, cumple con tu deber!

Todos nuestros compañeros tienen la obligación de divulgar y propagar nuestra Revista. Propagando el periódico propagan la Sociedad. El periódico es el eco constante de la organización, y si progresa éste, es que mejora la entidad. También deben procurar que los industriales se anuncien en nuestra Revista, y así contribuyen eficazmente a reducir los gastos de nuestra caja social. Deben igualmente tener en cuenta nuestros compañeros a los industriales que anuncian en TRANSPORTE para hacer sus compras y pedidos.

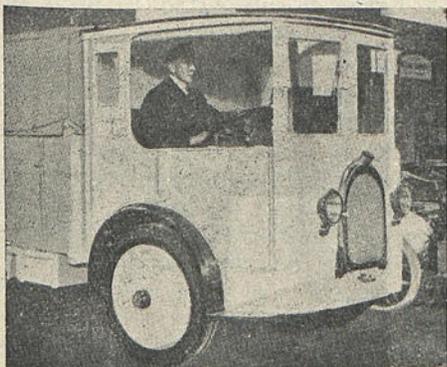
Los parias del gremio

El cochero de plaza.

Hace veinticinco años que el cochero de plaza era el hombre mimado de la calle.

Indispensable su actuación para todo trabajo que requiriese premura de tiempo... No se concebía fiesta, ni verbena que no hubiera coches de punto...

La máquina en forma de vehículo ha eliminado lentamente al coche de caballos, y como consecuencia al cochero de plaza.



Nuevo dispositivo para camiones y ómnibus de Berlín, por lo que el conductor realiza su trabajo en condiciones más humanas que las de sus compañeros españoles.

Los que eran jóvenes, al llegar la transformación se acogieron a la nueva modalidad y evolucionaron haciéndose conductores de automóviles.

Pero, ¿y los viejos?

¿Qué es de esos camaradas que por su edad avanzada continúan luchando desesperadamente con un pobre jamelgo? Su situación es angustiosa. Y lo es más ante el pavoroso problema del mañana inseguro y del pan incierto, porque la industria camina al desmoronamiento.

Es deber de todos ayudar a estos compañeros; que ellos fueron siempre los primeros que prestaron ayuda a los demás.

El cochero de plaza ha sido y es un excelente camarada nuestro, y merecedor de todo respeto y consideración. Es superior a la reputación que el ambiente callejero ha pretendido darle.

Debemos procurar todos el medio de ayudar a estos parias, víctimas del progreso de la mecánica. Por lo pronto, compañeros *chauffeurs*, sed tolerantes con ellos y no mostrar impaciencia en la calle, donde les daréis todo género de facilidades en el tráfico. Es de mal educados burlarse de los caídos:

Los "chauffeurs" de línea.

Todas las profesiones, todos los oficios tienen sus parias, y los parias del oficio de *chauffeur* son los *chauffeurs* de línea. Estos compañeros, que tienen una jornada abrumadora, un sueldo muy reducido, pasan calamidades y fatigas sin cuento. Dado el estado en que se encuentran las carreteras de España, y sobre todo en tiempo de lluvias, es una verdadera heroicidad hacer recorridos de muchos kilómetros con autocamiones, que la mayoría van cargados enormemente—más toneladas que fuerza desarrollan—, expuestos a volcar a cada momento, y en cada instante, por la codicia de las Empresas, se ven precisados a quedarse en las carreteras, por falta de repuesto o de medios para reparar las averías.

Por todo jornal "disfrutan" estos compañeros ocho u once pesetas diarias, de las cuales tienen que costearse su manutención y la posada en aquellos pueblos que hacen noche, que esto suele ocurrir casi a diario.

Sabemos de algunos que tienen hijos que pasan las mayores privaciones. Urge poner término a esta cuestión. Esto se consigue con que todos nuestros compañeros que tengan amistad con *chauffeurs* de línea procuren ha-

Garaje y Talleres REMSA

REPRESENTACIONES ELECTROMECAÑICAS (S. A.)

Padilla, 38.-Teléfono 1913 S.

Dirección telegráfica y telefónica: REMGAR

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

REPARACIONES DE TODAS CLASES, GARANTIZADAS

cer propaganda para que todos se asocien, y a la mayor brevedad podamos hacer reclamaciones en favor de esos parias que a todos nos deben preocupar.

Deber de todos es atraerlos a nuestra Sociedad, que antes que a nadie corresponde a estos compañeros unas migajas de justicia y un poco de consideración.

RAFAEL ALADRO

INSTALACIÓN Y REPARACIÓN

DE

ALUMBRADO EN AUTOMÓVILES

LAGASCA, NÚM. 62

La detención preventiva de los conductores es un absurdo jurídico

El encarcelamiento preventivo a que se nos somete a los conductores de carruajes por casos fortuitos de accidentes, es arcaico e injusto en grado sumo, contra el cual tenemos que luchar denodadamente.

La prisión preventiva, en todo caso que no se justifica el hecho, es una anomalía judicial, y es más anómalo cuando se trata de quienes al ejercer una profesión, único medio de vida, se ven a cada momento, debido a criterios absurdos y a leyes anticuadas, en la cárcel *preventivamente*. Contra este hecho inhumano de la prisión preventiva se ha escrito mucho y se ha hablado más. No hace mucho se ocupaba F. Boixader de esta enojosa cuestión en un periódico popular de esta corte.

“¿Puede haber algo más arcaico y menos justo—se pregunta Boixader—que la prisión preventiva? Por este procedimiento, cae la sanción, surge el castigo antes de la existencia de un fallo que lo patentice y lo defina; se llega a una conclusión sin premisas que la determinen. Sarcasmo tal no se concibe; dilate semejante no se puede admitir. Esta norma, en su sentido absoluto, es de una injusticia manifiesta, al tiempo que encierra una paradoja, que lo mismo puede hacer reír que hacer llorar. Porque su presencia es tanto como sentar la base de que se puede condenar sin antes ser juzgado. En síntesis, así es; es un cambio de procedimiento o de palabras.

Pero esto no es lo peor; este aspecto de la cuestión, aun con ser pésimo, no guarda en sí más que una medida bárbara y cruel, dig-

na de los tiempos trágicos de aquella Inquisición que sirvió para definir a España; es que en su fondo late la injusticia, gravita la iniquidad con patente y ruda expansión, sin máscara hipócrita que la caracterice; allí, entre la maraña de su prosa anodina, se esconde el escarnio y la crueldad con su descaro latente, marcando su presencia como monstruo de leyenda.

Esa misma ley admite que en algunos casos, en casi todos—bastaría uno solo para que su rasero no fuese igual—, esa prisión pueda quedar sin efecto siempre que el inculcado pueda disponer de una cantidad, que será la fianza de su libertad. Es decir, que el cuerpo legal admite distingos, que, sin reservas, ayuda al ricacho que tocó en sus redes, mientras aplasta al desheredado que incumplió sus mandatos.

Es decir, que esa libertad puede comprarse; que todos esos horrores pueden suprimirse con la presencia de unas monedas; que esa absurda disposición sólo es ejecutoria de los que en este mundo vinieron a sufrir, como si el derecho y el espíritu de los hombres pudiese tener precio.”

Bolsa Automóvil

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

FUNDADA EN 1904

Núñez de Balboa, núm. 8

Teléfono 730 S.



Garage para 200 automóviles

Carretera del Éste, núm. 8

Teléfono 15-89 S.

En depósito 25 ptas.

En jaula 40 »

A comisión para venta 30 »



Aniversario de la "Commune" de París

En este mes de marzo cumple el LIV aniversario del hecho histórico-social más significativo que registra la Historia.

Repasando las páginas de aquella revolu-

nificado ideológico que representa, no podía omitir el recuerdo sublime hacia los mártires de aquella revolución, tan romántica y emocionante como sangrienta.

Para evocar aquellos sucesos, nadie, a nuestro juicio, ha de indicarnos su significación como quienes vivieron aquellos momentos: Francisco Mora y Luisa Michel.

El primero, que siendo socialista pudo y supo observar aquel movimiento social, y la segunda, que tomó parte activa en él. Ambos



Luisa Michel. Esta gran mujer, llamada en tiempos "la virgen roja", nació en 1830 en Vroncourt y ejerció la profesión de institutriz libre en el Alto Marne. De ideas republicanas, combatió denodadamente al Imperio. En 1865 se trasladó a París, donde siguió ejerciendo su profesión, al mismo tiempo que escribía versos y colaboraba en algunos periódicos. Cuando la proclamación de la "Commune" en 1870, tomó parte activa en los sucesos, siendo hecha prisionera y condenada a la deportación en Nueva Caledonia, donde pasó diez años, hasta que en 1880 fué amnistiada y volvió a Francia. Por su intervención en los movimientos populares de 1883 fué sentenciada a cinco años de prisión. Cumplida esta pena, se fué a vivir a Londres, de donde volvió en 1895, reanudando su campaña de conferencias en favor de las ideas libertarias. En una de ellas le disparó un tiro de revólver un desdichado alcoholizado.

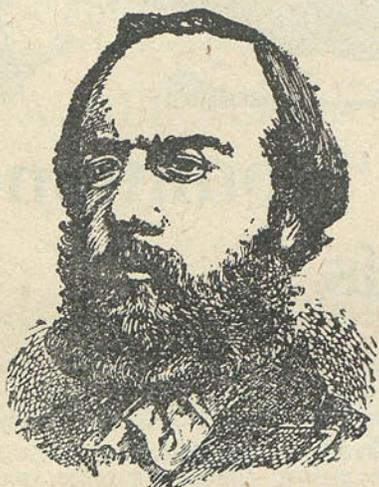


Francisco Mora, el más antiguo militante del movimiento obrero, y que falleció en Madrid el 22 de mayo de 1924, a los ochenta y dos años de edad. Fué uno de los fundadores, con Iglesias, del partido socialista español, y dedicó su vida a la defensa y educación de los desposeídos. Vivió los tiempos de la "Commune" y supo arrancar de aquella epopeya bellísimas páginas.

ción, se sienten revivir las ideas en una concepción amplia de esperanza.

Esta revista, modesta e insignificante por quienes torpemente nos vemos obligados a redactarla, pero grande y altruísta por el sig-

flagelaron con sus plumas a Thiers, "el mal genio de Francia", que decía "la virgen roja", por ser este hombre funesto el mayor asesino de aquella revolución, por la que el proletariado pudo apoderarse del poder po-



Raoul Rigault, fusilado.

lítico imponiendo reformas sociales, que aún persisten en el alma del pueblo...

Proclamación de la "Commune",

La proclamación de la "Commune" fué espléndida; aquélla no era la fiesta del poder, sino la pompa del sacrificio: sentíase a los elegidos dispuestos para la muerte.

La tarde del 28 de marzo, con un claro sol que recordaba el alba del 18, el 7 germinal, año 79 de la República, el pueblo de París, que el 26 había elegido su "Commune", inauguró su entrada en el Ayuntamiento.

Un océano humano bajo las armas, bajo las bayonetas apretadas como las espigas de un campo, los clarines rasgando el aire, los tambores sonando sordamente y entre todos el inimitable ruido de los dos grandes tambores de Montmartre, los que la noche de la entrada de los prusianos y en la mañana del 18 de marzo sacaron del sueño a los parisenses, con sus palillos espectrales de puños de acero, despertaban extrañas sonoridades.

Esta vez las campanas de alarma estaban mudas. El sordo rugido de los cañones saludaba, a intervalos regulares, la Revolución.

Y también las bayonetas, inclinándose ante las rojas banderas que, hacinadas, rodeaban el busto de la República.

En lo más alto, una inmensa bandera roja. Los batallones de Montmartre, Belleville y la

Chapelle tienen sus banderas coronadas por el gorro frigio; tomaríaseles por secciones del 93.

En sus hileras se ven soldados de todas armas, de línea, de marina, artilleros, zuavos.

Las bayonetas, cada vez más apretadas, desbórdanse en las calles circundantes; la plaza está llena; la impresión es exactamente la de un campo de trigo. ¿Cuál será la cosecha?

París entero está en pie, el cañón suena de vez en cuando.

En un estrado se encuentran los individuos del Comité Central; enfrente están los de la "Commune", todos con la banda roja.

Pocas palabras en los intervalos que marcan los cañones. El Comité Central declara expirado su mando y entrega sus poderes a la "Commune".

Se hace el llamamiento nombre tras nombre; un grito enorme resuena: "¡Viva la "Commune!" Los tambores ensordecen, la artillería conmueve el suelo.

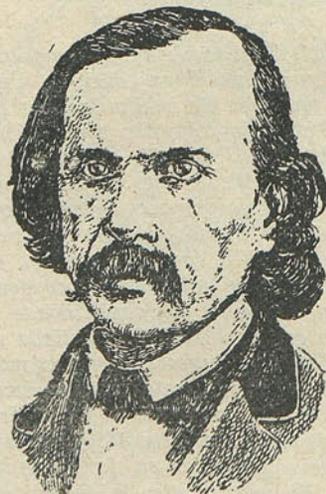
—¡En nombre del pueblo—dice Ranvier— la "Commune" está proclamada!

Todo fué grandioso en aquel prólogo de la "Commune", cuya apoteosis debía ser la muerte.

Nada de discursos, un inmenso grito, uno solo: "¡Viva la "Commune!"

Todas las músicas tocan *La Marsellesa* y el *Canto de la Partida*. Un huracán de voces forman el acompañamiento.

Un grupo de ancianos bajan la cabeza hasta el suelo; dijérase que oyen a los muer-



Millière, fusilado.

tos por la libertad; son los escapados de junio, de diciembre; algunos, de cabellos completamente blancos, son de 1830.

Si un poder cualquiera podía hacer algo,

este poder hubiera sido la "Commune", compuesta de hombres de inteligencia, de valor, de increíble honradez, que la víspera o mucho tiempo antes, habían dado pruebas incontestables de abnegación y de energía. El poder, esto es indudable, los aniquiló y, no dejándoles implacable voluntad sino para el sacrificio, supieron todos morir heroicamente.

La noche misma del 28 de marzo, la "Com-



Descluze, muerto de dos balazos en una barricada.

mune" celebró su primera sesión, inaugurada por una medida digna de la grandeza de aquel día; se tomó la resolución, a fin de evitar toda cuestión personal, en el momento en que los individuos debían entrar en la masa revolucionaria, de que los manifiestos no llevarían más firma que ésta: "*La Commune*".

En esta primera sesión, algunos, que se ahogaban en la cálida atmósfera de una revolución, no quisieron ir más allá; hubo dimisiones inmediatas.

Estas dimisiones ocasionaban elecciones complementarias; Versalles pudo aprovechar el tiempo que París perdía en torno de las urnas.

He aquí la declaración hecha en la primera sesión de la "Commune":

"Ciudadanos:

"Nuestra "Commune" está constituida. El voto del 26 de marzo sanciona la República victoriosa.

"Un poder vilmente opresor os había cogido por el cuello; debíais, en legítima defensa, rechazar un Gobierno que quería deshonraros imponiéndoos un rey. En la actualidad, los criminales a quienes ni aun habéis querido perseguir, abusan de vuestra magnanimidad para organizar a las puertas de la ciudad un foco de conspiración monarquista, invocan la guerra civil, hacen entrar en juego todas las corrupciones, aceptan todas las complicidades, hasta se han atrevido a mendigar el apoyo del extranjero.

"Apelamos, por esos manejos execrables, al juicio de la Francia y del mundo.

"Ciudadanos, nos acabáis de dar instituciones que desafían todas las tentativas.

"Sois dueños de vuestros destinos; fuerte con vuestro apoyo, la representación que acabáis de establecer va a reparar los desastres causados por el poder caído.

"La industria, comprometida; el trabajo, suspendido; las transacciones comerciales, paralizadas, van a recibir un impulso vigoroso.

"Hoy mismo se tendrá la esperada decisión sobre los alquileres; mañana, las referentes a los vencimientos.

"Todos los servicios públicos serán restablecidos y simplificados.

"La guardia nacional, en lo sucesivo la única fuerza armada de la población, va a ser reorganizada inmediatamente.

"Tales serán nuestros primeros actos.

"Los elegidos del pueblo no le piden, para asegurar el triunfo de la República, sino que les sostenga la confianza de los ciudadanos.

"Por lo que a ellos respecta, cumplirán su deber.

Chauffeur

Por sucia que esté
su mano la limpia
:-: :-: el jabón

MECANO

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

Pastilla: 50 CENTIMOS

ULTIMA CREACION DE LA
PERFUMERIA FLORALIA

"La "Commune" de Paris, 28 de marzo de 1871."

Cumplieronle, en efecto, ocupándose de todas las seguridades de la vida para la multitud; pero, ¡ay!, la primera seguridad hubiera sido vencer definitivamente la reacción.

Mientras la confianza renacía en París, los ratones de Versalles agujereaban la quilla del navío.

Todavía hubo algunas dimisiones por motivos varios.

En los primeros días habíanse formado comisiones, que, sin embargo, no eran definitivas; según sus aptitudes, los miembros de una comisión pasaban a otra.

La "Commune" se componía de una mayoría ardientemente revolucionaria y una minoría socialista que razonaba en ocasiones demasiado para el tiempo que corría, semejantes en que siempre iban a parar a las mismas conclusiones, en el temor de adoptar medidas despóticas e injustas.

Un mismo amor a la Revolución hizo idéntico su destino.

"¡La mayoría también sabe morir!", exclamó algunas semanas más tarde Ferré, abrazando el cadáver de Descluze.

"Ocurra lo que quiera—decían los miembros de la "Commune" y los guardias nacionales—, nuestra sangre marcará profundamente la etapa."

Y la marcó, en efecto, y tan profundamente que la tierra quedó saturada; abrió en ella abismos que sería difícil franquear, como la roja sangre de las rosas florece las colinas.

LUISA MICHEL

Recuerdos del tiempo de la "Commune".

La proclamación de la "Commune" de París, llevada a cabo por la Revolución triunfante del 18 de marzo, atrajo sobre la Internacional las miradas de todo el mundo, por creer en un principio, aunque sin fundamento, que aquella Revolución era obra suya.

Lo cierto fué que en aquella Revolución, en que el proletariado de París fué dueño del Poder político por espacio de dos meses, vió la clase obrera de todos los países que se ventilaban sus propios intereses. Así es, que desde el primer momento hizo suya la causa de los comuneros, manifestando de distintos modos las simpatías que les inspiraban aquellos valientes defensores de los intereses del trabajo.

En España se hicieron muchas demostraciones de simpatía a la "Commune", siendo las más importantes las realizadas por los

internacionales de Madrid y Barcelona el día 2 de mayo, celebrando *tes fraternales* entre franceses y españoles, a los cuales fueron invitados todos los elementos que simpatizaban con la "Commune".

Con este motivo se publicaron también distintos manifiestos en los cuales se combatía el patriotismo como una idea contraria a la solidaridad de los pueblos.

En el mitin de Madrid, celebrado el día 2 de mayo en el Café Internacional, se acordó remitir a la "Commune" el siguiente mensaje:

"Felicitamos a la "Commune" de París por haber tenido el valor de derrumbar la Columna de Vendôme, monumento conmemorativo de la tiranía y de los odios internacionales."

Con la caída de la "Commune" coincidió la primera persecución de la Internacional en España. Es más: desde que el Consejo General de Londres publicó su célebre manifiesto en defensa de la "Commune", haciéndose solidario de todos sus actos y reivindicando para la clase obrera la gloria de aquel alzamiento de carácter social, la burguesía de todos los países y sus representantes políticos, los Gobiernos declararon abiertamente la guerra a la Internacional, guerra que antes se hacía de una manera sigilosa y embozada.

A consecuencia de estas persecuciones tuvo que emigrar el Consejo Federal Español, que fijó su residencia en Lisboa.

Las noticias que llegaban a diario de los fusilamientos de los valientes comuneros y el deseo de conocer la suerte reservada a nuestros amigos de París, nos hizo escribir a los compañeros del Consejo General, cuyo secretario por España era Federico Engels, y éste nos contestó con la siguiente carta, que publicamos sin comentarios y sin alterar en lo más mínimo su ortografía, y en la que se da idea clara del estado de ánimo en que se encontraba a la sazón nuestro amigo Engels.

Decía así la carta:

"Londres, el 27 de julio de 1871.

Ciudadano Mora.

Querido amigo: Aunque sean más de veinte y cinco años que no he hablado o escrito en español, quiero ensayar a contestar a tu carta en esa lengua. Cuanto es de nuestros amigos de París, las noticias de la Prensa son falsas para la mayor parte. Se ha fusilado, y lo digo con satisfacción, muchos burgueses tomándolos para los nuestros. Serrailier, a quien hubieron fusilado dos veces, está aquí sano y salvo, y podrá, lo espero, en poco tiempo, de nuevo encargarse del secretariado Español. Robín ha estado aquí des-

*Última hora
de la
«Commune».*

(De un grabado de la época.)



de más de seis meses. Los nombres de Chemalí y Murat no han comparecido al tiempo de la "Commune", y no sé que han hecho o donde están. Varlin ha estado fusilado, se ha dejado ver inconsideradamente en las calles de París desde la victoria de los versalleses. De Malon no puedo darte ciertas noticias, esperamos siempre por lo mejor. Es aquí así Vaillant con otros refugiados menos conocidos y algunos bravos polacos. Dereure, de la "Commune", ayer se ha embarcado para los Estados Unidos. Algunos están en Suiza, cuyos nombres no se conocen por cierto. No puedo detallar más con respecto a ese punto, a causa de la solidaridad de las policías europeas, y para no meter en peligro a nuestros amigos, los cuales ya no están en seguridad. Se abren las cartas en todas partes, aquí así bien que otra parte. Las cartas destinadas a mí, o al Consejo, haréis bien de

enviarlas a estas señas: "Miss Burns, 122 Regent's Park Road, N. W.—London".

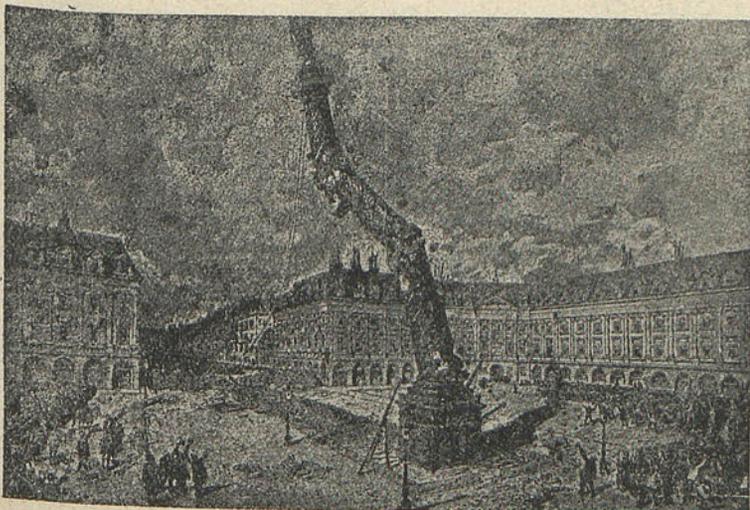
Y nada de más, ni al exterior ni al interior; es mi sobrina y no sabe el español. Las cartas dirigidas a High Holborn nos llegan muchas veces violadas, y como no va allá que una vez la semana, están unos días sin que yo las vea.

Espero que en poco tiempo podrás, con los otros amigos, volver a Madrid y trabajar allá a la organización del proletariado español.

Tuyo,

Engels."

El 18 de marzo de 1872 se celebró en España el primer aniversario de la proclamación de la "Commune" de París. El periódico *La Emancipación*, que tantos servicios prestó a la causa proletaria, tomó la iniciativa para conmemorar esta fecha gloriosa.



*Derrumbamiento
de la
columna
de Vendome.*

(De un grabado de la época.)

Con gran entusiasmo fué acogida la idea de celebrar esta fiesta conmemorativa del alzamiento de París. Muy pocas, casi contadas, fueron las poblaciones en que la clase obrera no celebró una manifestación, un mitin o un banquete en honor a los héroes que llevaron a cabo el primer acto de la Revolución social el 18 de marzo de 1871, distinguiéndose por las manifestaciones realizadas las Federaciones de Zaragoza, Barcelona, Alcalá de Henares, Madrid, Palma, Valencia, Cádiz y Valladolid.

En estas reuniones, al propio tiempo que se conmemoraba el acto realizado por los obreros de París, se hicieron suscripciones para socorrer a los emigrados de la "Comune" y a las viudas y huérfanos de los muertos en el combate y de los fusilados después por los asesinos de Versalles.

Desde entonces se celebra en España todos los años el 18 de marzo en aquellas localidades en que existen organizaciones socialistas.

FRANCISCO MORA

Sociedad Anónima del Carruaje

Construcción de carrocerías 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.

El alcoholismo y la cuestión social

Hay quienes no beben, o beben poco, porque sus salarios son insuficientes: ésta es la capa inferior del proletariado. Hay quienes no beben, o beben poco, porque preocupaciones más elevadas les proporcionan placeres más elevados: éstos son los trabajadores escogidos, que en los organismos cooperativos o societarios luchan por la emancipación integral de su clase.

Para acrecentar su número, tanto los adversarios del alcoholismo como los partidarios del socialismo, tienen interés en marchar de acuerdo.

A los antialcohólicos les digo: "Mientras la inmensa mayoría de los hombres no tengan otros goces que la embriaguez alcohóli-

ca, en vano lucharéis para aniquilar esa plaga."

A los socialistas les digo: "El alcohol es un paralizante, un anestésico, un narcótico. Paraliza las energías del proletariado, quita a los trabajadores la conciencia de las injusticias que padecen, adormece a aquellos a quienes, por interés suyo y de su clase, queremos despertar."

Con hombres saturados de alcohol podrán hacerse motines; pero no podrá intentarse una revolución profunda, que debe ser tan creadora como subversiva.

Yo tengo confianza ilimitada en el porvenir del proletariado. Estoy inquebrantablemente convencido de que la gobernación del mundo debe pertenecer a los trabajadores manuales e intelectuales. Por esto precisamente es por lo que yo concedo extraordinaria importancia a la lucha contra el alcohol; los que aspiran a ser dueños del mundo deben primero aprender a serlo de sí mismos.

EMILIO VANDERVELDE



IMPORTACION DIRECTA DE NUEVA YORK

LUBRIFICANTES
ELECTORREFINADOS
PARA

MAQUINARIA EN GENERAL

ESPECIALES PARA
AUTOMOVILES

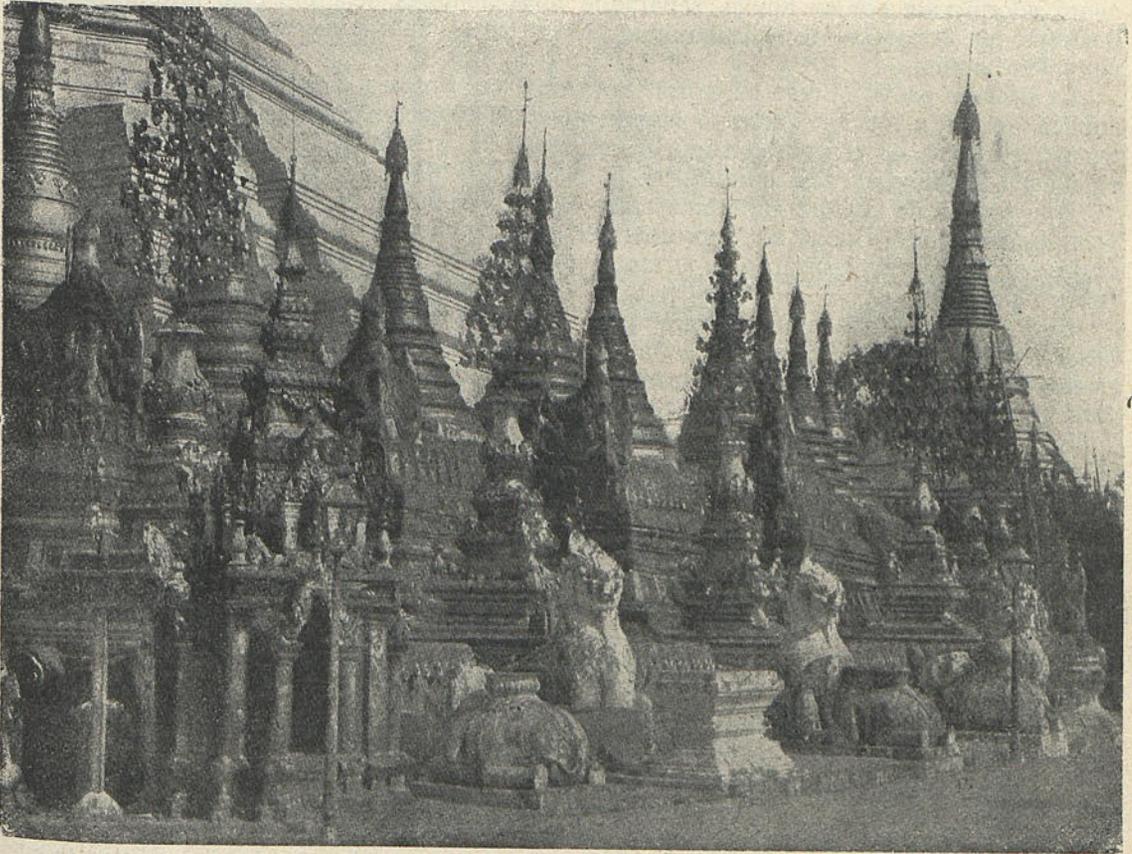
CONCESIONARIO E IMPORTADOR
EXCLUSIVO PARA ESPAÑA

CONRADO ROCH

CASA CENTRAL

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

NOTAS DE ARTE



La base de la gran pagoda de Raungún.

Así como en los brumosos países del Norte sueñan los extranjeros con visitar España, "la del sol radiante", así los españoles ansiamos conocer los lejanos países orientales, sintiendo entre todos ellos mayor curiosidad por la India.

Son generalmente muy vagas y confusas las noticias que tenemos del fantástico país; y agrandadas por nuestra caprichosa fantasía las costumbres exóticas y las cualidades misteriosas que concurren en él, acabamos por hacernos acerca de aquella nación una idea que se aleja bastante de la realidad.

Esas curiosas fotografías que solemos hallar en las revistas donde los opulentos Rajás aparecen cazando elefantes o tigres, rodeados de séquito fastuoso y de muchedumbre de esclavos; esa historia, tan manoseada en la Prensa, de la bella bailarina malagueña casada con un poderoso Rajá, que la cubrió de piedras preciosas; los mismos versos del excelso Rabindranath Tagore, el maravilloso poeta indio, todo esto no es más que el aspecto externo, la parte, digamos así, teatral del remoto país.

La verdad seca, desnuda, que nos ha movido a traer el recuerdo de la India a esta galería de Arte y de Humanidad, que vamos viendo en las páginas de TRANSPORTE, es la dura lección que de la historia se desprende, al comprobar cómo tan antiquísima nación, después de ser la madre de todas las civilizaciones, incluso la griega; después de ser maestra en las Ciencias y las Artes, en aquellos pretéritos tiempos de general ignorancia, se ha estancado, se ha paralizado; y cuando los demás países avanzan pujantes por el camino de las conquistas espirituales y físicas, que van haciendo más amable la vida, ella se debate en la más horrible penuria moral, atrofiados sus resortes vitales, tanto por el fanatismo religioso, cuanto con el abuso del opio y de otras drogas enervantes cuyo uso autoriza, *bajo cuerda*, el Gobierno inglés.

Desde los más antiguos tiempos tuvo en germen la India la gangrena que había de matar su vida, gangrena que hoy perdura y que no es otra que la división de castas.

Brahmanes (sacerdotes), Chatriás (guerreros), Vaichis (agricultores y comerciantes), Sudras (mercenarios) y Parias (esclavos), son las clases en que, desde los tiempos de *Las mil y una noches*, está dividida la sociedad india. Así persevera, y así continuará adormecida por su abulia, separando unos hombres de otros con infranqueables barreras, que les alejan de la fraternidad basada en el amor a los semejantes, en la reciprocidad mutua.

La primera casta, la más poderosa, es la de los sacerdotes, que desde la religión brahmánica, revelada por los *Vedas*, o libros sagrados, evolucionaron hacia el budismo, doctrina que cuenta en Oriente con muchos millones de prosélitos, y que por basarse principalmente en fundamentos morales, se la conoce por "la religión sin Dios".

Una prueba de la gran importancia que tiene la religión en la India es la pagoda (templo dedicado a Buda) que representa el grabado, de la misma manera que las catedrales españolas demuestran la importancia que la religión católica tiene, o ha tenido, en nuestro país.

En Raugún, tercera capital del gran país, hoy tributario de Inglaterra, populosa población de más de medio millón de habitantes, se levanta el extraño edificio que se ve en la fotografía, del que no se alcanza en ella más que algunos de los pequeños templos, ídolos y ornamentos, que forman su base.

Está construida esta gran pagoda, la más visitada de toda la India, sobre dos terraplenes rectangulares, superpuestos, el más alto a 50 metros sobre el suelo, con 263 de largo por 208 de ancho. En el centro se levanta el templo, sobre base octogonal, con 466 metros de contorno y 115 de altura. En las gradas se ven numerosos mendigos y puestos de flores, y toda la construcción está dorada, semejando, desde lejos, un ascua inmensa, cuando el sol la clava sus rayos. Remata el edificio el *Ti*, o quitasol, también dorado, del que penden multitud de campanillas adornadas con piedras preciosas.

Estas campanillas se han prodigado en toda la construcción (algunas se ven en las torrecillas que muestra el grabado), y cuando sopla el viento producen una música agradable al oído.

La pagoda es de una arquitectura que a los europeos nos parece monstruosa, pero que no deja de tener cierta belleza en su salvaje originalidad.

El Gobierno inglés, a cambio de llevarse las pingües riquezas del país, permite que subsistan los fastuosos Rajás, que se vigilan unos a otros; permite también a los desgraciados parias el uso y el abuso del opio, que duerme sus voluntades; y permite asimismo que haga el viento sonar las áureas campanillas de los templos, fundando en estas tres concesiones su poderío, que desaparecerá el día feliz en que los indios tengan arrestos para romper esta triple cadena.

REPARE SU MAGNETO, DE CUAL-
QUIER MARCA QUE SEA, EN LOS
TALLERES

S.E.V.

DURANTE SU REPARACIÓN SERÁ
SUSTITUIDA CON OTRA ADYU-
TABLE A SU COCHE

REPARACIÓN DE DINAMOS Y BATERIAS DE TODAS MARCAS

ANTONIO DIAZ

PRINCIPE DE VERGARA, NÚMERO 8.--MADRID

IMPORTANTE

Ponemos en conocimiento de los "chauffeurs" que necesiten tratos comerciales con la casa *STUDEBAKER*, calle del Marqués

del Riscal, número 7, se entrevisten con el compañero José Millán, agente comercial de dicha representación, quien dará toda clase de facilidades en el asunto que les interese.



CHARLA CON EMILIO FERRARI

Sobre la circulación y sus accidentes

Nuestro amigo, con su gracejo habitual de políglota, va indicándonos cómo en París se procura resolver los problemas del tráfico. Y entretenidos en la conversación llegamos a la Red de San Luis.

—Este es el sitio de Madrid por donde circulan más carruajes. La Red de San Luis es en Madrid lo que es Carrefaurt Chateaudun en París. En aquella plaza de la capital francesa, por donde los carruajes transitan veloces hacia San Lázaro, Montmartre y estación del Este, tuve ocasión de ver desfilar millares y millares de vehículos con nerviosidad incalculable. Esta plaza se parece a aquélla.

—Sí, es parecida, y, sobre todo, se parece por aquel guardia de a caballo que toca el pito—nos interrumpe, jocosamente, Ferrari.

Transcurridos algunos minutos, que sirvieron para observar a nuestro buen agente del tráfico en el manejo de la porra, preguntamos a nuestro amigo:

—¿Qué opina usted de la circulación en Madrid?

—Que, aun con sus deficiencias, se nota un gran propósito en los directores por resolver un tan importante problema. Los peatones en Madrid son una fatalidad, como lo son en París, por cierto. Pero he podido observar una indisciplina grande en sus movimientos, sobre todo cuando de cruzar la calzada se trata. Parece que aún no tienen miedo al automóvil, puesto que, indecisos, titubean sin fijar una determinación... Mire aquella señora: ¿por qué cruza en momentos de verdadero peligro y luego se está al otro lado sin prisa?

—Seguramente porque cree hacer una proeza cruzando al paso de los automóviles... Todo esto, amigo Ferrari, es ineducación. Hasta hace muy poco no se han ocupado de este problema. Todo se reducía a insultar y amargarle la vida al conductor, que, de no tener un temperamento flemático, se volvería cardíaco. Tal era, y sigue siendo, la tensión de nervios a que está constantemente sometido el *chauffeur*.

—¿Y por qué aquel *chauffeur* da la vuelta en aquella calle?—nos interrumpe súbitamente nuestro amigo, que no deja pasar detalle—. ¿Por qué no da la vuelta allá abajo?

—Porque ha comprendido que el guardia estaba distraído.

—Pues eso no debe ser.

—No, señor, no debe ser; pero es... Aquí casi todo lo que no debe ser, es, como irá usted observando.

—¿Es por esto por lo que existen tantos guardias *que llevan porra*? En París no abundan tantos, porque los conductores procuran cumplir con las ordenanzas. Si algún *chauffeur* en París va por mano contraria, o entra por una calle prohibida, o se adelanta a un tranvía por la izquierda (porque esto en París está prohibido), si algún *chauffeur* incumple estas normas, ¡son los propios *chauffeurs* quienes se lo afean! No se lo toleran. ¿Por qué no hacen ustedes lo mismo?

—Intentamos hacerlo. Lo hacemos algunos; pero desentonamos en el concierto general. Es cuestión de educación; y con los medios que disponemos procuramos infundir el respeto, la consideración, la instrucción, en fin, necesaria... Cuestión de tiempo, amigo



Emilio Ferrari.

Ferrari. En París hace más de un siglo que se ocupan del encauzamiento circulatorio por las amplias avenidas de la ciudad luz. En Madrid vamos siendo aprendices adelantados...

Y cuando amigablemente departíamos sobre estos problemas y otros extremos, un suceso inesperado cortó nuestro diálogo: Una niña cruza, corriendo, la calle y es alcanzada por un auto. Instantáneamente se llena la calle de público, y quienes a última hora llegan, sin haber presenciado el caso, protestan, indignados, contra el *chauffeur* y hacen extensivos sus denuestos contra todos los conductores, que, a juzgar por las opiniones de aquellos desocupados transeuntes, que han encontrado un motivo para distraerse unas horas, "debían ahorcar a todos los conductores y quemar todos los autos". Y en medio de mil dificultades, que vencen los guardias, puede marchar el automóvil causante del atropello, con *las dos víctimas*, conductor y niña, ambos irresponsables; pero, al partir, el conductor recibe amenazas e insultos, que inhumanamente retrasa la salida del auto que conduce a la lesionada.

—¿Por qué insultan al *chauffeur*, si no tuvo culpa?

—Porque es *chauffeur*.

—Está comprobado que no es culpable; nosotros lo hemos visto.

—Pero afirman que tuvo culpa quienes no lo vieron.

—No lo entiendo.

—Nosotros, tampoco; pero así es.

—¿Dónde van ahora?

—Ahora parten a la Casa de Socorro, donde curarán a la niña; después de curada ésta, si sabe decir dónde habitan sus padres, si es que los tiene, en el mismo coche y con el mismo conductor llevan a la niña a su domicilio. Después, y con un guardia que acompaña en el mismo coche al *chauffeur*, van a la Comisaría del distrito, donde toman la filiación del *chauffeur* y la declaración que éste dé, tardando en esto dos o cuatro horas.

—¿Se le manda marchar al *chauffeur*?

—Se le manda marchar con el guardia, que resulta su ángel tutelar, camino del Juzgado, donde se mete al *chauffeur* en un calabozo.

—¿Calabozo? Si sólo son lesiones y no ha sido culpable, ¿no basta tomar la filiación del *chauffeur*, que, cargado como va de documentos, está dispuesto a responder?

—El *chauffeur* pasa al calabozo, y el juez de guardia determina la suerte del *chauffeur*.

—¿Con arreglo a la ley?

—¿A qué ley?

—La ley del tráfico, o código del camino...

—Está usted en España, amigo Ferrari... Y en España no existe ley ninguna que regule estas cosas. Es decir, sí existe una ley, una "ley de accidentes del tráfico", que nosotros hemos redactado, pero que no tiene validez, puesto que sólo nosotros la poseemos.

—Propóngala a las autoridades.

—Desde hace seis años lo vengo proponiendo, con la esperanza y la seguridad que, si no en la forma que yo la confeccioné, no pasará mucho tiempo que por necesidad se promulgue alguna cosa parecida... Pero sigamos a nuestro compañero "atropellador" en su odisea... Le decía que el *chauffeur* víctima de que no haya colegios en Madrid, por lo que pudo permitirse que una niña jugara a las tres y media de la tarde por la Gran Vía y ser atropellada, este *chauffeur* irá al calabozo, y saldrá de él según las circunstancias y a juicio del juez de guardia, que tiene (sin una ley que le indique lo que ha de hacer) que enjuiciar con arreglo a su criterio... y si supiera usted, amigo Ferrari, ¡qué pocos son los jueces que conducen *autos* por las calles!...

—Esto no ocurre en París. En la capital francesa estas cosas se llevan de otra manera. París está dividido en veinte distritos, y en cada distrito cuatro comisarios, a las ór-

denes del "Oficier de paix". Cuando ocurre un accidente, el guardia del distrito se encarga de tomar nota del hecho: la filiación del *chauffeur*, del coche, de los testigos, etcétera. Acto seguido se persona el comisario del distrito que esté de servicio, a quien se le avisa, y sólo cuando el accidente causó muerte a alguna persona. De haber sólo lesiones o daños, toma nota el guardia y lo comunica al comisario.

—¿Pero el *chauffeur* no queda detenido?

—Nunca lo es en el acto, sino solamente, y en caso de homicidio, cuando se comprueba por testigos presenciales y otras circunstancias que motivó el accidente la impericia o imprudencia del *chauffeur*.

—¿Habiendo lesiones no se detiene al conductor?

—Nunca. Si tal se hiciera en París, no habría calabozos bastantes para retener a todos cuantos, siendo víctimas o culpables, sufren accidentes. Pero en caso de homicidio comprobado (las diligencias primeras no exceden de veinticuatro horas) se detiene al conductor, y aprisiona igualmente al coche, llevándole a un local, llamado "la Fouriere", que tiene la Prefectura. Al *chauffeur* que previamente se le juzga culpable, no se le liberta hasta que se efectúa la vista, y este interreg-

no de tiempo no puede exceder de seis meses, que es el máximo de la pena en caso de ser culpable de un homicidio por imprudencia. Este procedimiento, que se ajusta a un criterio y una ley equitativa, me parece más en armonía con los tiempos modernos que lo que ocurre en Madrid. Hace algunos días leí en la Prensa que a un *chauffeur* que estaba en libertad se le detuvo porque la víctima del atropello había fallecido. ¿Es que si se encarceló al *chauffeur* la víctima resucitaba? Y si se le puso en libertad por creer no era culpable cuando sólo se apreciaron lesiones, ¿puede ser culpable al fallecer la víctima?

No nos atrevemos a contrarrestar sus argumentos, porque coincide con nuestro criterio, y le relatamos algunos casos grotescos relacionados con algunas tramitaciones sobre accidentes. Le indicamos, entre otros casos, el de un *chauffeur* retenido en Carabanchel Bajo setenta y dos horas en un calabozo inmundado, sin determinar su libertad en tanto que un tasador indicó el valor de los daños de una bicicleta que fué a estrellarse por culpa del mismo ciclista sobre el auto que el *chauffeur* detenido conducía.

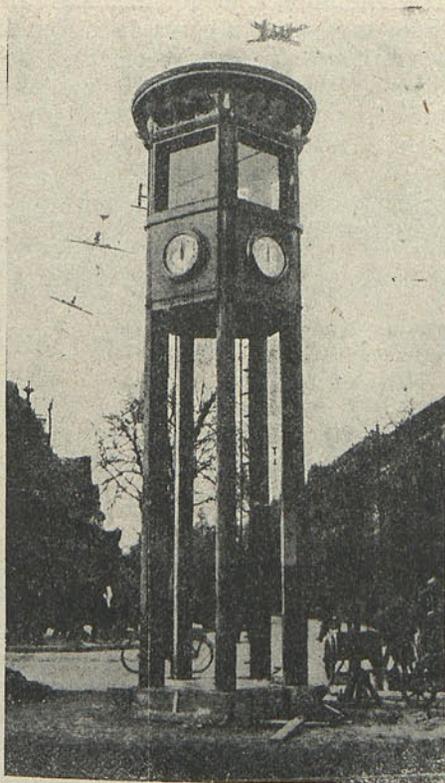
—¿Qué opina usted de todo esto, amigo Ferrari?

—Que es necesario educar, educar y educar...

—¿Contará usted estos extremos en París?

—No, porque no me creerían.

A. M. y M.



La torre berlinese de señales, en Postdamer Platz, que, servida por un solo funcionario, ordena el tráfico de cuatro bocas de calle.

BERLIET

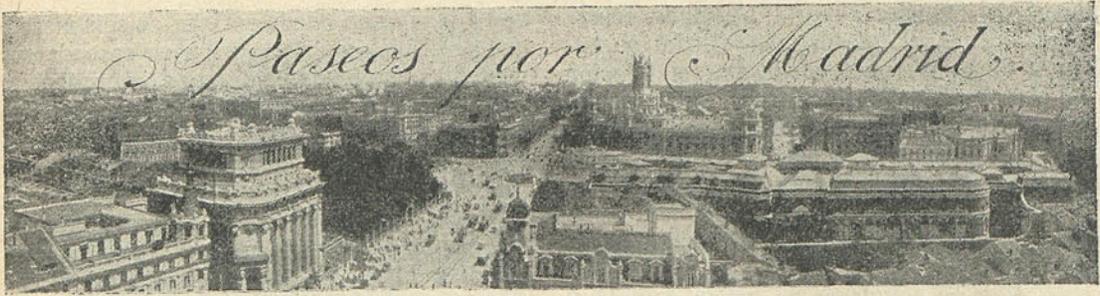
Nuevos tipos: 7 caballos, 12 caballos, 2,5 litros, 4 litros. Gran lujo. Torpedo, Sedan, Landolet, Limusini. Cuatro velocidades, frenos en las cuatro ruedas.

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



EL RETIRO Y SUS PROXIMIDADES

III

Cuando a la mañana siguiente llegaba Fabián a la esquina de la calle de Alcalá, ya bajaba el inglés sonriente por la acera, fumando un aromático cigarro puro. (Ya habrá observado el lector que Mister Blay, es un empedernido fumador.)

—Bienaventurados—murmuró Fabián—, los que pueden librarse de quemar los venenos que la Tabacalera nos cobra impunemente, y pueden fumar los cigarros de las ve- gas cubanas.

Mister no se apercibió de la imprecación y subió al auto, que poco después llegaba a la Cibeles, donde nuestro amigo le detuvo delante del Palacio de Comunicaciones, y habló diciendo:

—Este gran edificio, aquel otro que más abajo se ve en construcción y todas las casas de esta manzana, incluso las calles que la cruzan, ocupan el terreno de los antiguos jardines del Buen Retiro, y antaño formaban un todo con el actual Retiro, que luego, visitaremos. Aquí mismo estuvo instalado un teatro, que, en su principio, no tenía cubierto más que el escenario, hallándose los asientos del público al aire libre, y, luego, años más tarde, se vió muy concurrido en el reinado de Amadeo de Saboya y en los albores de la República. Se llamó de *Felipe*, por ser su dueño Felipe Ducazal, y todo desapareció para dejar espacio al magnífico edificio postal, obra de Palacios y Otamendi y orgullo de Madrid. Como Mister puede ver, no tiene nada que envidiar a sus similares del extranjero, incluso al de Londres, que usted conoce bien, y es, además, un modelo del arte clásico español.

Entraron en el edificio, que entusiasmó a Mister Blay, hasta el punto de que tiró una placa de su interior; visitaron, con detenimiento, todas sus dependencias, y al salir, dijo Fabián, al escuchar los elogios del inglés:

—Es suntuoso, pero no crea que fué barato, puesto que costó más de diez millones de pesetas.

Subieron por la calle de Alcalá, y al cruzar la de la Reina Mercedes, señaló Fabián a la derecha el edificio de "Jai Alai", cuyo nombre extrañó a Mister.

—Jai Alai—dijo—. ¿Qué significan estas palabras?

—Son del idioma vasco y quieren decir "Fiesta de la alegría", por cierto que el nombre está bien puesto, porque el juego de pelota vasca reúne a la elegancia y agilidad griegas, una juvenil alegría sin trucos, como los hay en casi todos los demás deportes.

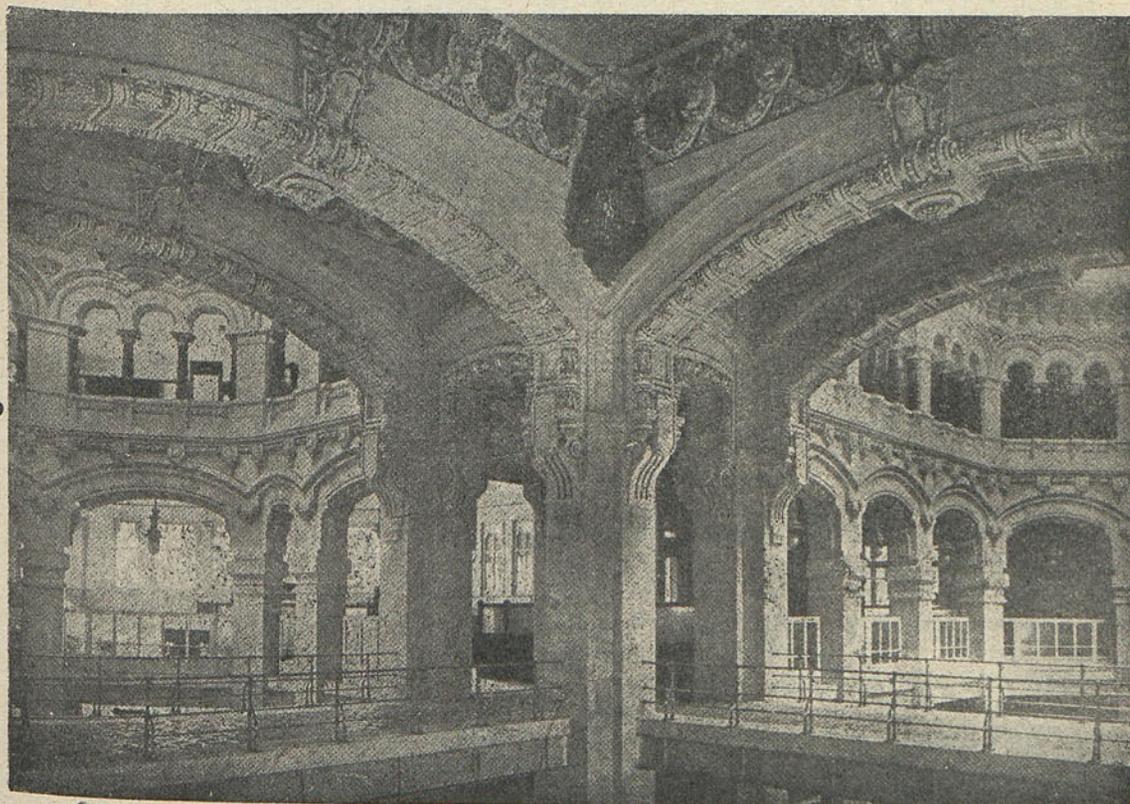
—¿Trucos? ¿Es también palabra vasca?—dijo Mister.

—No, señor, es castizamente madrileña, y ya se la explicaré otro día, porque ahora hemos de hablar de esa especie de arco de triunfo que allí vemos y que se llama la Puerta de Alcalá. Era límite de Madrid hace poco más de sesenta años; se levantó en honor de Carlos III y fué ideada por el brigadier de ingenieros señor Sabatini, menos los grupos de niños y trofeos militares que hizo Gutiérrez. Como Mister puede ver, es, en conjunto, un monumento esbelto, contribuyendo a su bonita perspectiva el gran espacio libre que le rodea. Aquí, a la izquierda, se ven los fogonazos o huellas que dejaron las balas del atentado al señor Dato, y siguiendo por la derecha, llegaremos al Retiro, que desde la Revolución se llama "Parque de Madrid" y llena su misión urbana muy cumplidamente. Se empezó a construir en 1630 por aquel famoso adúlador que se llamó conde duque de Olivares, que transformó el verdadero lugar de retiro espiritual que tuvieron los reyes, desde Felipe II, en un sitio de placer para Felipe IV y su corte vana. Ha sufrido el Par-

que varias modificaciones, antes y después de la invasión francesa, y entre la soldadesca de Francia y la de ustedes, los ingleses, destruyeron la fábrica de porcelana tan famosa, sin que debamos olvidar que ustedes eran amigos y los franceses enemigos, lo cual no impidió que todos se concertaran, tal vez sin proponérselo, para arruinar tan excelente industria.

Tiene el hermoso jardín unos 60.000 árboles y multitud de estatuas y monumentos. El de Alfonso XII, obra del arquitecto señor Grases, con la colaboración de los más famosos escultores contemporáneos, resulta grandioso, y ha sido un acierto su colocación delante del estanque grande, lo que permite una gran visualidad. Los reyes que decoran el llamado paseo de las estatuas, pertenecen a la serie que se hizo durante el reinado de Carlos III para la balaustrada del Real Palacio, donde no llegaron a colocarse todas, por el mucho peso que suponían para gravitar sobre la fachada. El Angel caído, primorosa obra de Ricardo Bellver, representa la caída de Luzbel desde el Paraíso. La estatua del general Martínez Campos, se hizo por suscripción nacional y tiene un caballo clásicamente modelado. La de Campoamor, obra de Collaut Valera, donde se ve al poeta rodeado de tres generaciones de mujeres, Rosa, Rosaura y Rosalía, que inspiraron casi toda la obra de don Ramón. La de Pérez Galdós, que modeló Victorio Macho, y se levanta oculta, como quiere la modestia del gran escritor, entre la sombra de un escondido paseo; la inauguró el mismo don Benito, el 19 de enero de 1919. El monumento a Chapí, de carácter clásico, con un busto del insigne músico y una figura de mujer, portadora de la Victoria de Samotracia. El busto del doctor Benavente, colocado en el centro del lindo "parterre", para que le rodeen los niños a quien tanto amó el sabio. Las fuentes de los extremos del paseo del estanque grande son la de "Los Galápagos", que estuvo en la Red de San Luis, y fué construída por Mariátegui, en 1832, y la de "La Alcachofa", obra de Ventura Rodríguez, que antes se hallaba en la Puerta de Atocha. Otra fuente curiosa es la del ídolo egipcio (Canopo).

La casa del Pobre, la del Contrabandista, la párica y la del Pescador, construídas todas por orden de Fernando VII, para visitar las cuales, traigo especial permiso, y después una vuelta por el magnífico paseo de coches, obra de Fernán Núñez, que es envidia de muchas capitales extranjeras, podemos dejar este parque donde antaño se divertían privadamente los reyes y sus cortes y hoy es del pueblo que llena sus umbrías.



Galerías altas del Palacio de Comunicaciones, el mejor edificio oficial de Madrid.

Salimos de nuevo a la calle de Alcalá, para que Mister pueda ver este caballo tan gordo cabalgado por un general, que no es otro que Espartero, el que con un abrazo puso fin a la guerra civil. Ese edificio inmediato, con su cuadrada torre de ladrillo, es la fundación de don Lucas Aguirre, y se destina a escuelas: se inauguró el 18 de octubre de 1886.

Aquí, en el número 104, se halla el consulado del Uruguay.

Allí, en el fondo de la más amplia avenida que tiene Madrid, está la plaza de toros, que tanta curiosidad despierta entre los extranjeros. Se hizo en poco más de un año, bajo la dirección de los arquitectos Rodríguez Ayuso y Alvarez Capra; es de estilo mudéjar, con 234 ventanas de ajimez; el redondel tiene 60 metros de diámetro, y caben en el circo unos 14.000 espectadores.

Es antiquísima en Madrid la fiesta de los toros, pues ya se celebraban en tiempo de los árabes, existiendo una plaza donde hoy se encuentra la del Alamillo, en la cual, por dos veces, alanceó toros el Cid Campeador. Después se toreó en la Plaza Mayor, en la de Antón Martín, en la de la Armería, en el Soto de Luzón, en el Prado y en la Plaza de la Cebada, además de en la que últimamente hubo en las cercanías de la Puerta de Alcalá y de que más adelante habrá ocasión de hablar.

—Yo quisiera ver toros—dijo Mister.

—Ahora, señor, no hay más que novilladas, sin arte ni alegría; yo le aconsejaré cuando se prepare alguna fiesta de las que merecen verse.

Más adelante de este lugar no veremos más que calles recién abiertas, formando el insaciable ensanche de Madrid, en las que se han instalado gran número de conventos, colegios y hospitales, entre los que descuella el llamado de San Juan de Dios, capaz para 660 enfermos. Se dedica con preferencia al mal que tomó de las Galias su nombre.

Aquí, en la Plaza de Manuel Becerra, se levanta el obelisco, trasladado desde la Castellana, construido en 1835 por el ya citado señor Mariátegui.

Volvemos a la Avenida de Menéndez y Pelayo, especie de "boulevard de cintura", donde están el Hospital del Niño Jesús, admirable instalación, en que los pequeñuelos de familias pobres encuentran curación a sus dolencias, y un poco más abajo veremos la estación de Arganda, de que arranca un pequeño ferrocarril, pomposamente llamado "Central de Aragón".

Continuando nuestra ruta, encontraremos el cuartel de la Reina Cristina, sin nada digno de mencionar, y un poco más adelante, el Panteón de Hombres Célebres, instalado en la futura Basilica de Atocha, que contiene los sepulcros de Sagasta, Cánovas, Canalejas, Ríos Rosas y los de varios generales, sin duda porque no han existido desde su fundación otra clase de hombres célebres en España, más que políticos y generales.

Estuvo en este mismo lugar el antiquísimo santuario de Atocha, que según la tradición fundó Garcíán Ramírez en el siglo VIII nada menos, y que después se vió favorecido por los reyes hasta 1868, en que se celebró la boda de Doña Isabel Francisca, con Don Cayetano de Borbón, última ceremonia oficial que vieron los viejos muros, desapareciendo después el edificio, para dar lugar a esta bella construcción bizantina de que no existe más que otro ejemplar en Madrid.

Aquí ve Mister, el Museo Antropológico, fundado por don Pedro González de Velasco en 1875. Adornan su entrada dos estatuas de Miguel Servet y del "Divino" Vallés, que como Mister recuerda, fueron dos españoles famosos en Fisiología y Antropología. Es curioso su interior, y merece consignarse que su fundador estudió latín y filosofía, manteniéndose con sopa de los conventos.

—¿Qué sopa es ésa?—preguntó Mister.

—Era una comida que se daba en los conventos a los pobres, para que no fuesen rebeldes por el hambre, para que viviesen sin ambiciones y sin que se les despertase la idea de justicia, que les hubiera hecho pensar.

El Observatorio Astronómico se construyó en tiempo de Carlos III, bajo la inspiración de Ulloa y Jorge Juan. Es un lindo edificio que sufrió grandes desperfectos antes de estar terminado, causados por los franceses, los cuales, además, quemaron un gran telescopio de 25 pies. Al pie del Observatorio se halla la Escuela de Ingenieros de Caminos.

Este gran edificio, que ocupa toda la manzana de enfrente, es el Ministerio de Fomento, que alberga también el de Instrucción Pública y Bellas Artes. No se ajusta a los cánones de ningún estilo determinado; pero no resulta antiestético.

Lo mejor es la escalera principal, con pinturas de Domínguez y Ferrant; y en el exterior, el grupo escultórico de grandes proporciones que corona el ático, obra de Querol.

Aquí encontrará Míster, si lo necesita, las Direcciones Generales de Bellas Artes, Primera Enseñanza, Agricultura, Obras Públicas y del Instituto Geográfico y Estadístico.

Y ahora, Míster, como ha llegado la hora de la cena, vámonos para el hotel, después de haber echado una rápida ojeada por estos lugares, donde tanto dinero gastó la Casa de Austria, mientras el pueblo se esquilmbaba; donde el rey poeta Felipe IV escribía comedias que luego habían de aplaudir los zalameros cortesanos; donde el mismo Fénix de los Ingenios claudicó, para tornarse en vulgar adulator; donde el valido hacía alarde de su omnipotente poder, burlando las mismas pragmáticas ideadas por él, y donde ahora se solaza el pueblo bajo las enramadas que tantas aventuras cubrieron en aquella corte galante, miserable remedo de la de los Luises franceses.

EUSEBIO ALVAREZ VICTORIA



Manifestación de los sin trabajo en Berlín.

Todo compañero que no haya recibido el número 1, o el número 2 de TRANSPORTE, debe reclamarlo en Secretaría.

Rogamos también a cuantos asociados encuentren sus respectivas cartillas equivocadas, en lo que se refiere a tracción, nombres, domicilios, etc., nos lo comuniquen para subsanarlo. Igualmente deben nuestros compañeros reclamar la antigüedad que les corresponda, si ésta no está anotada en la cartilla. Indicamos, igualmente, que todos aquellos compañeros que ejerciendo en la profesión de "chauffeurs" y tengan cartilla de la Sección Sangre o viceversa, quien ejerciendo en el oficio de cocheros se les haya entregado otra cartilla impropia de su Sección, pasen por Secretaría para aclararlo necesariamente.

El Comité Ejecutivo provisional.

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

I. García Palacios

IMPORTACION DIRECTA

Doña Bárbara de Braganza, 10. - Madrid

Teléfono 39 - 80 M.

Por error de caja, el anuncio de la Casa AIGLON figura en Ronda de Atocha, 32, en vez de 23 triplicado, error que subsanaremos en el próximo número.



La jornada de ocho horas.—Un estudio interesante.

Tiene una gran transcendencia para la clase trabajadora y para todos los que están interesados en el estudio de las cuestiones sociales, la *Encuesta sobre la Producción*, de cuya obra se ocupan los hombres más competentes en estas materias.

En la referida obra aparece un interesante estudio sobre la jornada de ocho horas, del cual se ocupa el profesor Milhaud en el número de *Informaciones Sociales* que acaba de publicarse.

Se señalan en dicho estudio la coincidencia de los hombres de ciencia y de los que poseen una larga práctica en el punto siguiente: El mantenimiento de la producción, después de la reducción de la jornada a ocho horas, sólo puede efectuarse por la intensificación del trabajo y los perfeccionamientos técnicos. En efecto, el estudio hecho en la *Encuesta sobre la Producción* confirma esta teoría, expuesta antes que se llegase a la reducción de la jornada. En los principales países industriales, en donde se aplicaron aquellos procedimientos, la producción no ha disminuído, a pesar de la disminución de la jornada.

En el trabajo a que nos referimos aparecen los antecedentes de tan debatida cuestión, siguiendo luego un estudio, titulado "La jornada de ocho horas y el progreso técnico", que señala los efectos que produjo la aplicación de la nueva jornada de trabajo, entre ellos el fomento y crecimiento de determinadas industrias.

Federación Internacional del Transporte.—El próximo Congreso ferroviario.

La Sección ferroviaria de la Federación Internacional del Transporte organiza en Amsterdam, para los días 30 y 31 del mes actual, un Congreso internacional del personal superior de ferrocarriles.

Entre otros puntos que figuran en el orden del día encuéntranse los siguientes:

"Las organizaciones del personal de los cuadros y servicios administrativos, y las de los demás agentes ferroviarios en los diferentes países." Ponente, N. Nathaus, secretario de la Sección ferroviaria francesa.

"El desarrollo de las organizaciones del personal de los cuadros en la lucha por obtener mejores condiciones de trabajo, y en la lucha general de la clase obrera." Ponente, un individuo del Comité directivo de la Asociación Británica de Empleados de ferrocarriles.

"Misión del personal superior de ferrocarriles en la lucha por la congestión y la socialización de los ferrocarriles." Será ponente un miembro del Comité directivo de la Federación Suiza de Ferrocarriles.

Las reuniones se celebrarán en el American Hotel.

Desde Viena.

Informados nuestros camaradas de profesión de provincias y extranjero sobre el hecho de la fusión, que tanto interés ha despertado en la clase obrera internacional, de todas partes recibimos felicitaciones.

He aquí lo que nuestros camaradas de Viena nos escriben:

"Viena, 30 de enero de 1926.

A la Unión General de Obreros del Transporte Urbano de Madrid. Piamonte, 2 (Casa del Pueblo).

Estimados compañeros:

En nuestro poder vuestra carta del 18 de diciembre, celebramos la noticia de que se inicia en vosotros la idea de la centralización.

No os deben ser desconocidas nuestras fuertes Uniones Centrales que se han desarrollado en Austria, Alemania y Suiza y ex-

tendido por todo el país. Nuestro movimiento debe a esta constancia con que se produce su gran fuerza en el Estado.

Esperamos no quede el movimiento reducido a fusiones locales, y que muy pronto podrá dar otro paso más para crear una sola Organización Central de Obreros del Transporte que abarque todo el país, formando en éste una gran red de grupos locales.

Con los sinceros deseos de que se edificará, desarrollará y será fuerte en este sentido nuestra Organización, os saludan vuestros compañeros, *Karl Weigl* (rubricado), *Unión Libre Obrera de Austria*."

PEUGEOT

AUTOMÓVILES

— BICICLETAS —

AGENTE EXCLUSIVO: G. R. PEÑALVER

GENOVA, 11. — CASTELLANA, 10

Notas de Secretaría

Por causas que no son de momento detallar, no se entregó a los asociados los cupones de la Unión General de Trabajadores. En el actual mes de marzo se darán los cupones de dicho organismo nacional a cuantos tengan la documentación nueva, y sin cobrarles los diez céntimos correspondientes, por haberlos abonado el pasado mes de febrero.

Los asociados que no estén al corriente y, por tanto, no tengan en su poder las cartillas nuevas, tendrán que abonar, a más de los cupones de la Sección que estén en descubier-to, 0,60 pesetas por la cartilla y reglamento que se les entregue.

* * *

Horas de secretaría: Todos los días laborales, de doce a una de la mañana y de seis a ocho de la tarde. Por la noche, de diez a doce, los martes, jueves y sábados.

Reuniones del Comité Ejecutivo: Todos los martes, a las diez y media de la noche.

Reuniones de las Comisiones Directivas: Los jueves, a las once de la noche.

* * *

Rogamos a cuantos asociados tengan un accidente en la vía pública y sean detenidos,

pasen lo más pronto que puedan por Secretaría a informar a la Directiva del hecho que motivó su detención.

* * *

La Sociedad de *chauffeurs* "La Velocidad", convertida en Sección Mecánica de la U. G. O. T., ha trasladado su domicilio social a Piamonte, 2, Casa del Pueblo. Teléfono, núm. 27-83 M.

* * *

Indicamos a los delegados de garaje pasen por Secretaría a proveerse del *carnet* nuevo de *delegado* y recibir instrucciones para el cumplimiento de su cometido.

—Los compañeros que trabajen en garajes donde no exista *delegado*, deben comunicarnoslo a la mayor brevedad, para que no exista ningún sitio de trabajo donde se carezca de representante de nuestra Sociedad.

—Todo buen asociado debe preguntar, cuando entra por primera vez en un garaje a prestar su trabajo, por el *delegado* de la Sociedad, para que éste le entere de las bases de trabajo que rigen en la casa, e inmediatamente identificarse con los demás compañeros en la buena conducta a seguir.

* * *

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.

* * *

Cuantos asociados no hayan recibido la cartilla y demás documentación durante el mes de febrero, deben pasar por Secretaría, de seis a ocho, los días laborables, en donde les será entregada.

EL SECRETARIO

Léanse con interés, todos los números, las "Notas de Secretaría".

Garaje Fénix

Lagasca, 130

El más económico.

Automovilina.....	3,35	otas	hidón
Vacuum precintado.	7,00	—	2 litros
Aceites Qui e.....	1,35	—	litro

REGALOS POR TICKETS



TÓPICOS SOCIALES

I

“No se puede ser bueno”

Dice Carlos Marx, en una de sus obras más famosas:

“Toda originalidad está animada por el instinto incoercible de imponerse a la generalidad y formarla a su semejanza.” Es decir, que la originalidad, en el terreno de las ideas, está en formarse un carácter y procurar infundir a los demás los sentimientos que forman nuestra contextura moral...

Pero si ha de darse ejemplo de algo, este ejemplo tiene que ser moral, creado por una conducta intachable.

“¡No se puede ser bueno!”—se dice con incomprensible insistencia, como si serlo fuera un delito... Lo que no debiera tolerarse es ser malo.

El que un hombre sea bueno, esto es, correcto, educado, de nobles sentimientos, sin ambiciones, se le conceptúa como un ente torpe, ya que siendo bueno no consigue más que favorecer a los demás en contra de su propio beneficio.

Es muy fácil confundir la bondad con la estupidez, la tolerancia con la tontería, los buenos sentimientos con la insulsez... A un hombre bondadoso, que siente una idea y la ennoblece, sufriendo con serenidad, se le califica de tonto. Y si tiene característicos rasgos de desinterés y altruismo, oír constantemente a muchos de los “amigazos” con quien se sincera o ayuda: “¡Si no se puede ser bueno!” ¿Qué no se puede ser bueno? No podrán serlo quienes no son capaces ni siquiera de intentarlo. No puede ser bueno quien por egoísmo o desaprensión no pudo experimentar los goces que en sí tiene el acto de hacer bien...

El obrar con nobleza y buena fe cuesta disgustos, pero ennoblece y dignifica.

“Una vida sin riesgos—escribía Nietzsche—no vale la pena de vivirla.”

¡Ser bueno!... ¡Claro que es difícil! Como que es tanto como merecer la envidia y el odio de quienes, incapaces de imitar las buenas acciones, procuran anular los méritos de los demás...

Para los que gozan en todos los refinamientos de una conducta inconfesable, ser sincero equivale a conservar una estupidez incotizable y absurda...

En las múltiples facetas del ignorante está la trivialidad de creerse un sabihondo, por pensar mal y sentir peor.

No puede admitirse que quien carece de sentimientos puros pueda sentir ideas generosas. Con las ideas humanas está la noble intención. Sin alma no puede depurarse el cerebro en pensamientos elevados, de desinterés. “Los hombres desbordantes de cordialidad—decía Indalecio Prieto cuando hablaba de Meabe—no brillan por su inteligencia, y, a la vez, los de cerebro prodigioso suelen ser poco cordiales. Entre unos y otros, optar siempre por un hombre de corazón, aunque no sea inteligente.”

En la organización, todo hombre de sentimientos tiene aprovechamiento en la lucha. Al hombre desaprensivo hay que ponerle a buen recaudo.

Para todo hay que nacer... Bien es verdad que el ambiente nos adapta, nos transforma; pero existe en nuestra naturaleza una trayectoria psicológica inherente que nos acompaña desde la cuna a la tumba.

En el seno de nuestras organizaciones, y por nuestra propia idiosincrasia, hay que, paradójicamente, aparentar lo que no se es, si se quiere adquirir el innecesario dictado de talentado. Quienes por no saber o no poder apreciar las cosas elevadas sólo

bucean en las pequeñas cosas, tienen la manía de la intriga, lo cual adquiere el hábito de parlanchines, de mentirosos, y hacen relieve con sus pícaras intenciones... Estos hombres no pueden decirse socialistas, en la acepción de la palabra.

Lo mejor y lo más persistente de las ideas socialistas, lo que merece perdurar en ellos, no es solamente su sentido de justicia, sino también los sentimientos de belleza y de bondad que crean en los hombres que de corazón las sienten. Iglesias, Jaurés, Hermann Greulich, fueron, ante todo, hombres de sentimientos elevados.

No solamente que se *puede ser bueno*, sino que no merece la pena de vivir y luchar si se es malo.

“De nada servirá que las máquinas se humanicen—decía Anatole France—si los hombres conservan su corazón de hierro.”

Y ésta es la realidad.

II

“En el terreno particular.”

Para justificar una componenda, para rehuir una responsabilidad, para dar a la publicidad una cosa que se finge debe estar callada; para disimular inmoralidades, para tener dos caras, como Jano, se ha inventado la frase de “en el terreno particular”.

Es el tópico más usual de nuestros días.

Quienes rehuyen una depuración moral de sus actos y no se comportan bien en la intimidad, han ideado las dos vidas en una: “La vida privada y la vida pública”.

Hemos oído decir, con certeza sanhopancesca, a un amigo: “La vida privada es fiel reflejo de la vida pública.”

Efectivamente, van ligados como la sombra al cuerpo. Tanto, que puede afirmarse que *se complementan*: son el resultado una de la otra.

Luchar en una organización obrera, sentir los anhelos de una idea generosa, llamarse socialista, en fin, requiere una vida ejemplar, una conducta modelo en su vida privada...

Desconfiar de quienes en su hogar, con los suyos, se comportan mal, porque más tarde o más temprano la dulzura fingida en público tendrán que expulsarla, porque hay mixturas que no siempre pueden tragarse:

“El disimulo—decía Víctor Hugo—es una violencia sufrida. La premeditación indefinida de un mal golpe, acompañado de una dosis de austeridad, la infamia interior razonada con una excelente reputación, la necesidad de admirar continuamente, de no ser nunca uno mismo, de causar ilusión, ¿puede haber mayor fatiga?” ¡Y fingir el bien y la verdad sin sentirlo es tan violento! Lo que no brota del alma es muy poco duradero. Y no hay aspiración social franca y noble que no vaya ligada a un interés privado. La vida pública va ensanchándose a medida que disminuye el círculo de la vida privada.

Por eso a nadie debe extrañar el que haya hombres que no caben en sus hogares y cogen muy cómodamente en todos los sitios públicos.

Si preguntáis a muchas esposas, madres, hermanas, si experimentan en sus almas el vivo sentimiento de felicidad otorgada por el esposo, el hermano o el hijo, en su mayoría os responderán que no.

¿Y cuántos de estos esposos, padres, hijos y hermanos no se creen capaces de hacer feliz a una multitud?

Para conseguir el tierno cariño y el sincero respeto de una familia, el hombre necesita ser bueno, afable, cariñoso, moral y trabajador.

Para lograr el aplauso público basta con tener audacia y... muy poco talento. He aquí la paradoja.

La vida privada exige conciencia y honradez. Lo que sobra muchas veces en la “vida pública”.

Pero volvamos a la misma objeción de antes. ¿Pueden hacer la felicidad de una multitud quienes no son capaces de enjugar las lágrimas de una mujer y unos hijos?...

La respuesta la podrán dar, muy “en el terreno particular”, todos cuantos sufrieron quebranto en sus intereses sociales, por quienes al descubrirse su inmoralidad pública antes se les había tolerado su corrupción privada.

La recogida de los carnets a los menores de edad

La legislación automovilista—antiautomovilista debía llamarse—es bastante abundante. Consta, que nosotros sepamos, de *tres Reales decretos, veintiséis Reales órdenes, tres circulares, cinco órdenes de centros directivos, el Reglamento del 23 de julio 1918 (firmado por el señor Cambó), el Reglamento de 29 de octubre de 1920 (con la firma del señor Espada y en vigor desde enero de 1921), las Ordenanzas municipales, unos cuantos bandos de otros tantos gobernadores y alcaldes, varios Reglamentos de la Inspección de carruajes, incompletos, etc., etc.*; pero todo lo legislado, no resuelve, ni siquiera intenta adentrarse en el problema automovilista, puesto que todo ese fárrago de prosa oficial es toda ella de carácter prohibitivo.

Leed cuanto existe en materia legislativa de automóviles y encontraréis solamente: “se prohíbe”, “pagará”, “se impondrá la multa”, “no se permitirá”, “está obligado”, etc.

Ser automovilista en España es estar incurso en delito.

Para recobrar mala fama y hacerse acreedor a las iras del público, basta con ser conductor de automóvil; y, sin embargo, para conducir estos vehículos no se puede ser viejo, ni joven, ni tonto, ni listo, ni enfermo... ¿Cabe mayor absurdo?

Por eso no nos extraña el que se nos haya sorprendido en estos días con una orden gubernativa que, a juzgar por la ley escrita, tiene todo carácter legal, pero, sin que con esto entremos a discutir tal medida, el hecho en sí lleva desilusiones y no pocas privaciones a nuestros hogares.

En el Reglamento del año 1918 de Cambó, en su artículo 5.º, apartado C, determina que “los que aspiren a conducir automóviles de alquiler, destinados al servicio público, deberán ser varones mayores de edad, etc.”

Este precepto reglamentario no se puso en vigor por las autoridades durante cerca

de los ocho años transcuridos desde que se diera a conocer.

Y en ese interregno de tiempo, no solamente que se toleró a los menores de edad que condujeran automóviles, sino que, hasta la Inspección de Carruajes, en donde más debieran conocer lo legislado en materia de automóviles, autorizaron a muchos compañeros, menores de edad, para conducir automóviles taxímetros, dándoles una cartilla, por la cual se les toleraba ese medio de ganarse el sustento.

Y después de que muchos centenares de compañeros nuestros han aprendido un oficio, se han adiestrado en él, y algunos de los cuales, emancipados, han constituido una familia o sostienen un hogar, vense privados de todo medio, porque un artículo del Reglamento, que antes pudo estar adormecido, resurge a la luz, llevando la necesidad a muchos hogares.

El señor gobernador civil de la provincia, al hacer cumplir el Reglamento aludido, recoge los *carnets* a los conductores menores de veintitrés años que conducen taxis. Nosotros, que más que nadie procuramos por la moralidad del oficio, que creemos debe aprenderse bien la profesión y quienes la ejerzan deben dar pruebas de cordura y sensatez en el trato público, desearíamos en este momento, que el señor Semprún desistiera de su determinación, consintiendo, como hasta la fecha, a cuantos habiendo sido tolerados estuvieran ejerciendo con automóviles de alquiler, tomando las medidas necesarias para quienes en lo sucesivo pretendieran conducir autotaxis...

A tal objeto, los compañeros Angel Martín y Manuel González, visitaron al señor gobernador, y gestionan con el ministro de Fomento el modo de conseguir la tolerancia para cuantos *chauffeurs* jóvenes hubieran sido autorizados a ejercer.

¡Es tan triste verse súbitamente sin medios para ejercer la profesión que nos sustenta!...

Debe exigirse corrección y capacidad, pero no podemos negar estas cualidades a hombres jóvenes, de los que conocemos muchos con condiciones excepcionales.

¡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

TAULAS INDEPENDIENTES

ZARAUZ (GUIPÚZCOA)



EL VUELO PALOS-BUENOS AIRES

A pesar de haberse invertido muchas toneladas de tinta para comentar en todos los tonos las incidencias y detalles del famoso viaje, no podemos sustraernos nosotros, aunque tarde, a publicar unas líneas acerca de asunto tan trascendental, obligados, más que nada, por la gran analogía que existe entre el manejo de un avión y el de un automóvil, fundados ambos en el uso de los motores de explosión.

A fin de que queden como detalle curioso en las páginas de nuestra querida revista, consignaremos aquí las características del *hidro*, y mencionaremos sucintamente los medios auxiliares que la ciencia puso al servicio de los nautas en su atrevida expedición.

El "Plus Ultra" es un hidroplano "Dornier", fabricación alemana, montado en Italia, con dos motores "Napier", de 450 caballos cada uno, colocados en *tandem*.

Lleva la inscripción "M. M. Wall", correspondiendo la primera inicial a la matrícula que tiene España en la aviación internacional. La segunda expresa el carácter militar del avión, y la palabra "Wall", que significa "ballena", es el nombre del aparato.

Tiene cabina para nueve pasajeros, y sus características son las siguientes:

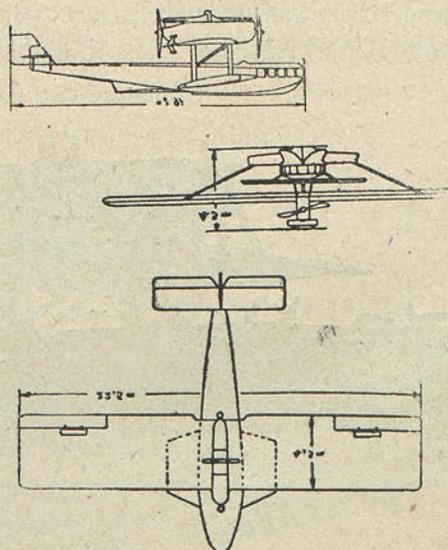
Envergadura (de extremo a extremo de las alas), 22,55 metros. Longitud, 16,20 metros. Alto, 4,30 metros. Superficie, 93,55 metros cuadrados. Peso muerto, 3.150 kilogramos. Peso útil, 1.900 kilogramos. Velocidad máxima, 200 kilómetros a la hora. Velocidad normal, 150 kilómetros a la hora. Altura máxima que puede alcanzar, 5.300 metros.

Tiene dos volantes de dirección, que funcionan simultáneamente, pudiendo, por tanto, actuar dos pilotos a la vez, que también pueden maniobrar los pedales de mando; y en la proa lleva una torrecilla para el observador.

A la vista del piloto existen dos brújulas, para contrastar en cada instante la exactitud de la ruta; un derivómetro, para medir la deriva que puedan ocasionar los vientos de costado; un cuenta-revoluciones, que marca el

esfuerzo de los motores, con el fin de impedir se les exija uno mayor que el que deben rendir, o, por el contrario, para buscar la causa que impide su perfecto funcionamiento; un altímetro, para avisar al piloto el momento en que se pueda aproximar al límite de acción del aparato; un medidor de la velocidad, para ayudar al cálculo de la que se debe llevar para lograr el objetivo propuesto; y otro del gasto de lubricantes, para poder avisar por teléfono al mecánico la necesidad de que provea de aceite al órgano del motor que lo necesite.

Separada va la instalación del radiogoniómetro, que ha venido a ser la más grande maravilla del viaje. Recibió todas las indicaciones que por radio le hicieron desde diversas estaciones de tierra, y desde los barcos en ruta, algunas a muchos cientos de kilómetros; y, a su vez, transmitió cuantas noticias y datos fueron necesarios, pudiendo decirse sin hipérbole, que merced al radiogoniómetro, se hallaron los aviadores, durante su vuelo, en comunicación con el mundo entero,



Croquis esquemático del hidroavión Dornier "Wal" ("Plus Ultra").

sin olvidar que por las circunstancias de la expedición, estuvieron los nautas unos mil kilómetros sin comunicación fija y segura; en el trayecto de Porto-Praia a Pernambuco.

Luego, los sextantes, los mapas celestes, las cartas gráficas de la dirección y fuerza de los vientos, la noticia del punto en que a cada hora se hallarían los barcos de las diferentes compañías trasatlánticas, el estudio de los alimentos que con menos peso y volumen producen mayor energía en el organismo humano..., y después de todos estos productos del estudio universal, el corazón animoso de los aviadores y la voluntad de vencer.

En este vuelo se han batido todos los *records*: de altura, de velocidad, de duración, de resistencia y de consumo, habiéndose volado 9.970 kilómetros en 57 horas, lo que arroja una media de 174,90 a la hora.

* * *

Ahora no nos queda más que hablar del más humilde de los cuatro pasajeros del "Plus Ultra": de Pablo Rada.

Nos habían ofrecido unas notas biográficas y unos clichés, que juzgábamos muy interesantes; pero ha quedado sin cumplir la promesa, y hemos de limitarnos a consignar algunas generalidades, tal vez conocidas ya de los lectores.

Obrero hijo de obreros, a su inteligencia y a su perseverancia debe tan sólo la fama que ahora lleva su nombre por todo el mundo.

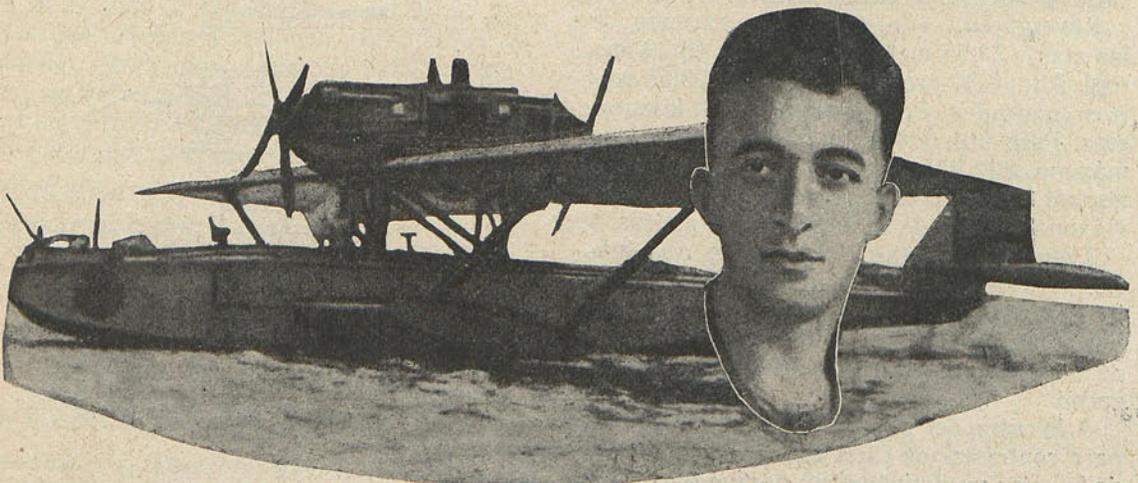
Nació en Caparrosa, pueblecillo de Navarra, y allí, en la herrería donde a más de *calzar* a los ganados, se recomponían esas modernas máquinas agrícolas, tan complicadas, se despertaron sus aficiones a la mecánica; pero su fantasía, cabalgando en las más exal-

tadas quimeras, encontró estrecho aquel ambiente y pasó a Bilbao, donde se perfeccionó en la especialidad de maquinarias agrícolas. Su inquietud espiritual le arrancó pronto de la capital de Vizcaya, y empezó para el joven una vida de azares, de ensueños y de esperanzas nunca logradas. En Barcelona se vió sin trabajo, y sin dinero, hallando acomodo en los talleres de los tranvías, merced a un su paisano. Luego estuvo en Sevilla, y después..., nuestras noticias no alcanzan a más, y le encontramos convertido en mecánico de aviación, trabajando siempre con Franco, que, comprendiendo lo que valía este oscuro, pero competentísimo hijo del trabajo, dijo antes de comenzar el vuelo: "Yo soy el brazo derecho del avión; pero Rada es el izquierdo". Frase que demuestra que la elección de Rada para ocuparse de los motores durante el arriesgado vuelo, no fué caprichosa ni hija del favoritismo, sino resultado de una selección cuidadosa y de un profundo conocimiento de la valía y entusiasmo del joven navarro.

Así lo ha comprendido el mundo todo, y ahora se multiplican los homenajes y las suscripciones como pleitesía y reconocimiento hacia el obrero que sin títulos académicos, sin estudios teóricos y casi sin ilustración, ha conseguido poner su nombre tan alto, merced al trabajo.

No sabemos cómo habrán obrado en su ánimo estos agasajos; pero tememos que le despierten la soberbia y se nos arrebate a un hombre que, a juzgar por su voluntad de hierro y por su animoso corazón, hubiera hecho un gran papel en nuestras organizaciones obreras, donde tanto podía laborar por la clase trabajadora.

* * *



Rada y el hidroavión "Plus Ultra".

Si existiera en España la aviación civil, ella hubiera hecho esta proeza; pero como no ha podido ser así, nos alegramos de que se haga el milagro, aunque lo haga el diablo: esperamos confiados en que vendrán otros hombres que recogerán el fruto de este ensayo, y se crearán líneas aéreas que nos permitan trasladarnos a la Argentina en cinco o seis días.

Y queremos terminar recordando a los eternos agua-fiestas, a los que dicen que no tiene mérito ninguno el vuelo Palos-Buenos Aires, aquella frase de don Francisco Silveira: "¡No hay nada tan cómodo como no escribir una comedia en tres actos!"

¿Qué sería de la Humanidad si no hubiese algunos de esos que se suele llamar locos, que se lanzaran a las empresas más incomprendidas por los "sesudos"?

Ford y la aviación.

Desde hace algún tiempo viene hablándose insistentemente de los propósitos de Ford en relación con la navegación aérea, y se ha llegado a atribuirle fantásticos proyectos.

Lo cierto es que la participación del famoso constructor de automóviles en asuntos de aeronáutica se acentúa de día en día.

Veamos lo que, ateniéndose a hechos positivos, dice "L'Aero-Sports" en uno de sus últimos números:

"La Compañía Ford, que hasta el presente tenía en movimiento por cuenta propia Compañías de ferrocarriles y de transportes marítimos, ha inaugurado su línea aérea. Esta línea, que une Detroit con Chicago, es privada y no debe servir más que para las necesidades de la Compañía.

Se atribuye a Henry Ford y a su hijo Edsel el propósito de construir aparatos a bajo precio en grandes series. Los periódicos americanos dicen que a lo que va a dedicarse la Compañía Ford es a los motores de aviación."

Sigue la moda de retirar los carnets a los "chauffeurs" por algunos jueces. No existe ni reglamento ni ley que autorice a despojar al reo de un documento sin el cual no puede trabajar. Con este sistema, el juez que decreta la libertad provisional del "chauffeur" y le recoge el carnet, le da por un lado lo que por otro le arrebatara. El "chauffeur" quedará en libertad; pero sin carnet tendrá libertad para morir de hambre, puesto que sin carnet no puede ganarse el sustento. Es lo mismo que si está en la cárcel y con el carnet en el bolsillo. Esperamos que esta medida quede anulada.

Lo que no puede la legalidad, lo que no puede la contemporización y componenda, lo puede la organización sindical con la fuerza de su razón y la razón de su fuerza, factores ambos determinantes en las circunstancias actuales. Toda conquista, que fuera más allá de las declaraciones verbalistas, ha sido fruto, sin duda alguna, del esfuerzo solidario de los trabajadores, que han puesto su empeño y su fuerza para su obtención.

Manufactura de Cauchout VICTORIA

GOYA, 65-67

Teléf. 881 S.

Dirección telegráfica y telefónica: **V I V E R**

Neumáticos.
Bandajes.
Accesorios.
Renovación de neumáticos.
Reparación de cubiertas y cámaras.
Vulcanización.
Montaje de bandajes.

UNITED STATES

Bergougnan-Dunlop-Fenstom

Goodyear - Goodrich

Hutchinson - Michelin

Fabricación de cámaras "Victorias,"

Disolución
VICTORIA

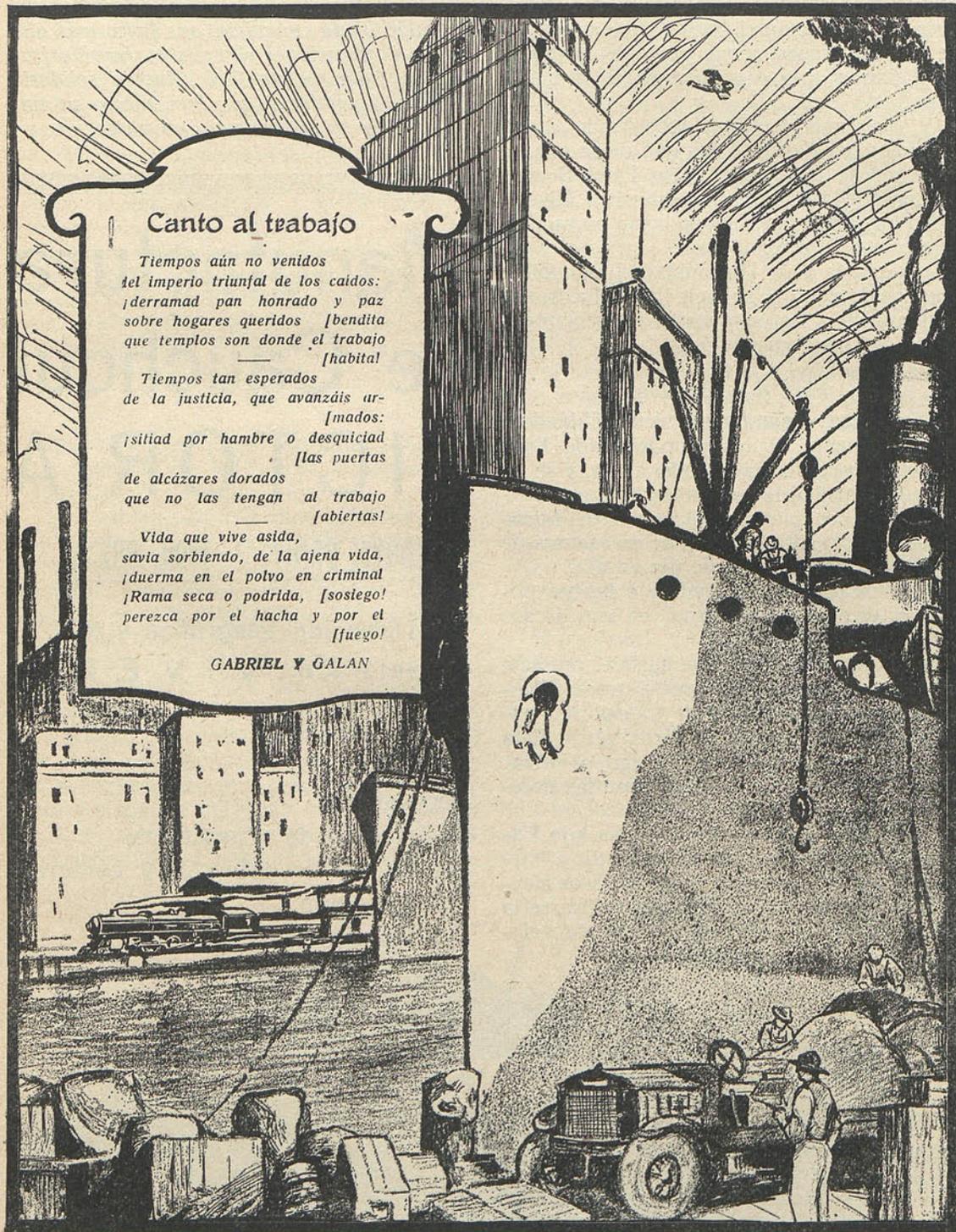
Canto al trabajo

Tiempos aún no venidos
del imperio triunfal de los caídos:
¡derramad pan honrado y paz
sobre hogares queridos ¡bendita
que templos son donde el trabajo
[habita!

Tiempos tan esperados
de la justicia, que avanzáis ur-
[mados:
¡sitiad por hambre o desquiciad
[las puertas
de alcázares dorados
que no las tengan al trabajo
[abiertas!

Vida que vive asida,
savia sorbiendo, de la ajena vida,
¡duerma en el polvo en criminal
¡Rama seca o podrida, ¡sosiego!
perezca por el hacha y por el
[fuego!

GABRIEL Y GALAN



UNA ENCUESTA

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

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

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

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

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

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

La industria de los auto-taxis

Ciertamente es asunto este de la industria de auto-taxis que debe de preocupar grandemente, tanto a propietarios como a conductores, toda vez que a ambos afecta por igual y ninguna industria reúne mejores condiciones que ésta, para que las partes en ella interesadas pongan cuanto esté de su parte para que no se arruine totalmente, como en la actualidad está amenazada.

En efecto, la industria se encuentra en ruina total, y llegó a este estado sólo y exclusivamente por la apatía de los propietarios, creídos que nunca necesitarían defender sus intereses y que éstos les darían un rendimiento capaz para vivir independientes, haciendo de sus coches lo que les viniera en gana: gran equivocación, y cara han de pagarla.

Si todos los propietarios de auto-taxis estuvieran asociados, no existiría la competencia que en la actualidad existe, ni habría el excesivo número de taxis que hay en la actualidad, ni se dictarían disposiciones sin consultar a las Sociedades, tanto obreras como patronal; ni existirían privilegios en la circulación, como hoy existen, y si no, véanse los tranvías; éstos, por el solo hecho de ser una Compañía fuerte, circulan en todas direcciones y por mano contraria; pero los conductores de auto-taxis, en el momento que se descuidan lo más mínimo, y muchas veces sin descuidarse, ya están multados; y qué multas: siempre superiores en proporción con los jornales que perciben; y no hablemos de los choques con tranvías, puesto que en to-

dos los casos la culpa es del conductor del automóvil; los tranvías, ni causan atropellos, ni dan golpes, ni entorpecen la circulación: éstos hay que respetarlos, por ser una Compañía poderosa, no porque tengan razón.

Los conductores de automóviles deben ineludiblemente estar todos asociados y disciplinados para defenderse de los industriales que traten de abusar de ellos, y los propietarios, al igual que los obreros, para defenderse de Empresas fuertes y de abusos que cada vez tienden a ser mayores.

Mi opinión para resolver la crisis de esta industria es, y será siempre, unión de obreros y patronos en sus respectivas Sociedades, tratar ambas partes cuantos asuntos relacionados con la industria les competan a ambos, con la mejor armonía posible, y con esto solamente se podrían sostener en Madrid los coches que en realidad sean necesarios, y los obreros vivirían bastante mejor que ahora viven.

MARIANO ROMERO

La Sociedad de «chauffeurs» «La Velocidad», convertida en Sección Mecánica de la «U. G. O. T.», ha trasladado su domicilio social a Piamonte, 2, Casa del Pueblo. Teléfono número 27-83 M.

Sobre el sistema a implantar en la explotación del auto-taxi.

Señor director de TRANSPORTE.

Con motivo de la encuesta abierta en el periódico "La Velocidad", revista que fué de su digna dirección, tengo el honor de comunicarle mi humilde opinión y parecer sobre este escabroso asunto, sin prejuicios de ninguna especie a que cada cual piense y opine como mejor le parezca, con peor o mejor acierto que el que escribe. La cuestión es poder llevar entre todos el acierto y el beneficio de la profesión, por alcanzar en pro de la misma sus resultados satisfactorios.

En dos solos puntos voy a concretar aquello que creo puede ser útil y beneficioso a la clase, por derivarse de ello todo lo demás. Considerándolo, por tanto, inaplazable.

Primero. Hay que procurar por todos los medios viables la asociación completa del obrero del volante en un solo bloque; y

Segundo. Hacer la fusión de estos mismos con el pequeño patrono.

El primer punto está contenido en las conocidas palabras de que "la unión constituye la fuerza".

El segundo, a simple vista, parece antagónico con el primero. Y, sin embargo, cuando ambos lados se miran con verdadera imparcialidad, no existen tales antagonismos.

Mas creo que en lo que no se lleve a efecto tal fusión, no se llegará a poder resolver tan importante asunto de una vez y satisfactoriamente para todos.

Porque, vamos a ver: ¿quién es el pequeño patrono?

El pequeño patrono es, o debe ser el mismo *chauffeur*, no otro.

El pequeño propietario, unido con el *chauffeur*, sería el baluarte poderoso y el acicate constante contra las grandes Compañías, enemigas de toda mejora del obrero del volante.

Por el momento sería, a mi juicio, contra-producto adelantar acontecimientos antes de, por ambas partes, mutua y solidariamente, refrendar el laudo a seguir en unión.

Piensen los que deben pensar los puntos expuestos, para sobre ellos buscar las soluciones adecuadas al caso, y no se detengan en tiquis miquis y literatura más o menos vana, por ser un procedimiento que con él nada se adelanta.

Perjudicando, en cambio, con tan sólo retrasar su acción, por ser la que puede tener verdadera eficacia, más que todos los lirismos juntos.

Proponiendo, para poner en práctica tal idea, se haga un plebiscito entre los asociados, o se cite a una asamblea, al mismo tiem-

po que dar conocimiento de ello a la Sociedad de "pequeños patronos", por si da su asentimiento.

ANGEL PUENTE

Sólo el que no hace nada no se equivoca.

Se reforman las tarifas de los auto-taxis en París.

Y se aumenta un 25 por 100 en el precio.

Según leemos en "Le Matin", de París, llegado a Madrid el 11 del próximo pasado, la Comisión encargada de revisar las tarifas de auto-taxis de París se reunió en el Ayuntamiento (Hôtel de ville) y propuso las siguientes modificaciones, que aumentan el veinticinco por ciento sobre las tarifas anteriores:

Bajada de bandera con un recorrido de 320 metros, 0,95 francos; por cada 160 metros más, 0,20 francos. Parado el carruaje, o en marcha lenta, por fracciones de 0,20 francos por cada 30 segundos, o sea 24 francos la hora.

Respecto a las tarifas de noche, desde las once a las seis y media de la mañana, la tarifa será doble, suprimiendo el suplemento de un franco de la tarifa anterior.

Los *chauffeurs* del Sindicato que, como es sabido, intervienen en la Comisión municipal, en París, protestaron de la reforma de la tarifa de noche, por entender que ésta debiera continuar como antes, a la libre contratación, que, según ellos, les reportaría mayores beneficios.

¿Qué hacen aquí los industriales de auto-taxis?

¿Se siguen ocupando de reventarse unos a otros con competencias suicidas?...

¿Creen que todo se resuelve con pretender reducir el salario de los obreros?...

¿Cuándo van a despertar de su modorra?...

¡¡Neumáticos y Bandajes!!

Marcas Dunlop, Cord Michelin, Cablé, Goodrich Cord, Good-Year Balon, Ajax Cord, Bergognan, Cord.

¡¡ ÚLTIMA FABRICACIÓN !!

¡¡Para comprar barato!!

CASA ARDID

Génova, 4. Teléfono 19-26 J. Madrid

Exportación a provincias.

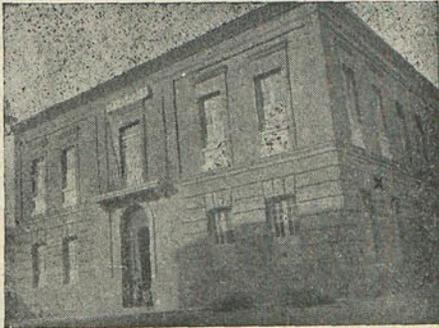
Ecós de provincias

Desde Segovia.

En el pasado mes de enero fué la elección de cargos en la junta general celebrada por la Sociedad de *chauffeurs* de Segovia "El Automóvil".

Fueron elegidos para la Junta directiva los compañeros siguientes:

Presidente, Saturnino López; vicepresidente,



Casa del Pueblo de Guadalajara y calle de Pablo Iglesias (X), donde están instaladas las oficinas de las organizaciones obreras de aquella capital. Edificio propio, muy bien acondicionado y limpio, donde, entre otras cosas notables, existe una biblioteca que honra a aquellos trabajadores.

(Foto A. Martín.)

te, Mariano Pérez; secretario, Jesús Cerro; vicesecretario, Antonio Leonor; tesorero, Daniel Gómez; vocales, Angel Jurjo y Aurelio Quintanilla.

Entre los acuerdos de importancia que se tomaron, uno de ellos fué el de suscribir a la Sociedad a la revista TRANSPORTE, y la suscripción la secundaron individualmente diez y seis compañeros.

También se acordó elevar la cuota a tres pesetas, en lugar de dos que venían satisficiendo.

También aprobaron varias peticiones de ingreso.

Reinó mucho entusiasmo.

CARNICERO

LA PALMA ESPAÑOLA

FÁBRICA DE GORRAS

ESPECIALIDAD en las de CHAUFFEURS

30, PLAZA MAYOR, 30

MADRID

Contra la doméstiquez

En estos días malos, que se meten dentro de uno a estar como tristes, van pasando las cigüeñas por los Pirineos en triángulos solemnes, alerta contra los halcones, con hambre y gritando. Van pasando con fe por entre las nubes de todo el cielo, a busca de cielos más clementes. Y yo quisiera, cuando oigo sus gritos sobre mi cabeza, tener muchos niños a mi lado, todos los de un pueblo en agobio, para decirles, conmovido, cobrando corazón: "¡Saludad, que algo grande pasa en todo el cielo!" Porque hay una cosa que cuentan de esas emigradoras, y es que cuando se juntan para sus viajes, deliberan, parece que deliberan largo rato, y unas vigilan, mientras otras van a llamar a las que faltan, a las cigüeñas domésticas que suele haber, y las maltratan por no querer seguir las en su éxodo de aves libres. Luego de lo

TALLERES IBÁÑEZ

Acumuladores - Dinamos - Magnetos



Perfección y garantía de toda clase de trabajos de electricidad

PONZANO, 12.—Teléfono 2753 J.

cual se elevan rectamente, para orientarse, brújulas vivas, giran sobre sí y parten a lejanas tierras de más sol.

Ahora pasan, símbolo vivo de lo que cada vez más creo que es el único motivo de vivir; pasan por lo alto, entre nubes hostiles, como perdidas, y siento no sé qué respeto grande. Encuentro bien esta vergüenza de las cigüeñas, de tener hermanas que no aman la libertad, que son y no son; y encuentro bien que quieran matarlas a picotazos. La domesticidad contra las alas es mal ejemplo para las crías y un peligro para el porvenir de la especie; es una traición que es traición no castigarla.

Comprendo la cólera de las nobles aves, peregrinos de ala fuerte, de vuelo sostenido, de instinto liberal; comprendo que en el fondo no hacen sino defenderse: el ave de las alas serviles, que es y no es de su casta, es peor enemigo que el halcón. Hay que acabar con ella.

Hacen bien. Yo también, por lo que toca a lo que hemos dado en llamar Humanidad, estoy en que los pueblos "que se quedan", que se quedan a servir, que no aman lo que son de por su alma, tienen que acabar pronto y acabar con vileza, faltos de motivo interno de vida; yo también, por lo que hace a lo que hemos dado en llamar nuestros prójimos o próximos, odio a las gentes domesticadas, que son y no son enemigas de las alas de nuestros hijos, y quisiera dar de levadura algo de mi odio a todos los hombres que cuando han sentido mucha hambre en el espíritu han volado noblemente, con vuelo sostenido, a la busca eterna de cielos mejores.

Lo que estos malos días pasa altamente entre nubes hostiles por los Pirineos, después de dar muchos picotazos, es la libertad. La libertad que no viene de Francia, como dicen—¡mentira!—, sino que desde pequeños nos ha pasado por la cabeza tantas veces como a los franceses, y gritando más.

TOMAS MEABE.

ULTIMA HORA

Noticias y advertencias

La primera junta general de la U. G. O. T.

Estando en máquina este número se celebra la junta general de "La Unión General de los Obreros del Transporte". Esta tiene lugar en el Salón Teatro de la Casa del Pueblo en la madrugada del 27 al 28 de febrero.

Es la primera reunión de conjunto que ce-

lebran los obreros del transporte de Madrid.

Asiste enorme concurrencia, reinando en la asamblea gran cordialidad.

Se leen y aprueban las actas de las últimas generales de "La Velocidad" y "La Unión".

Se aprueban las cuentas de enero último de "La Unión" y "La Velocidad" y las correspondientes a la fusión realizadas en conjunto.

Las directivas dan sus gestiones en lo que se refiere a la fusión y lo correspondiente a varios conflictos huelguísticos, y son aprobadas las gestiones. Se trata sobre el asunto de la retirada de los *carneys* a los menores de edad por el señor gobernador, y la directiva explica las gestiones realizadas sobre el particular, y después de una amplia discusión, en la que intervienen muchos compañeros, se acuerda que las directivas sigan gestionando con el Gobierno el modo de que a los camaradas perjudicados por la medida gubernamental se les devuelva el *carnet*.

La directiva da cuenta, igualmente, de la gestión referente a la casa del señor Palomeque, lo que motiva una extensa discusión, que no queda terminada, por lo avanzado de la hora. Siendo, por tal motivo, levantada la sesión. Prometiéndole la directiva convocar a la mayor brevedad para seguir discutiendo el orden del día pendiente.

Otro "chauffeur" asesinado.

Por la prensa nos enteramos de haber sido asesinado otro *chauffeur*. Esta vez ha sido en Barcelona. El camarada víctima del crimen se llamaba Agapito Silva Tello, el que perdió la vida de una manera violenta, estando en el cumplimiento de su deber. Sin tiempo ni espacio para poner el comentario debido, hacemos constar nuestra justa indignación, a la vez que la más enérgica protesta sobre este nuevo hecho; uno más de los varios, que de manera indignante vienen sucediéndose.

¿Hasta cuándo?

A la caza de conductores.

Repetimos, una vez más, a cuantos compañeros ejercen en la industria de los auto-taxis que procuren inscribirse en la Inspección de Carruajes como *chauffeurs* del servicio público.

Igualmente les advertimos a los conductores el deber que tienen de llevar la dirección con los carruajes que está ordenada, tanto de día como de noche. En sitios estratégicos se halla montado un servicio de guardias a la caza de los contraventores.

No hay que dar motivos a satisfacer los deseos de quienes, disfrazados de guardias, harían mejor papel aprendiendo a corregirse.

Pérdidas y hallazgos

En esta sección insertaremos, al precio de 0,25 pesetas palabra, todo anuncio que se refiera a pérdidas y hallazgos en auto-taxis.

Pérdidas.

En un auto-taxi de los de tarifa de 0,40 pesetas, se han dejado una cartera negra, grande, con documentos. Rogamos se nos devuelva, si se halló por algún conductor en el auto-taxi, a nuestro domicilio social, para devolverla a su dueño.

UNA CARTERA de cuero con una licencia militar y varias cartas dirigidas al señor José Alvarez Acevedo, en la Habana. Buena gratificación a quien la entregue en Cruz, 15, 1.º, Madrid.

Hallazgos.

En la Inspección de Carruajes, y entregados por asociados nuestros, se encuentran los siguientes objetos para devolverlos a quienes acrediten ser sus dueños:

Una pluma stilográfica.

Un paraguas de señora.

Un bolsillo de señora.

Un abrigo de señora.

Carpeta de libros.

Una cartera negra.

Una gabardina.

Un mantón.

Un maletín.

Un bolsillo viejo de señora.

Un bolsillo de niña.

Una cartera de señora.

Una cartera de niña.

Una bolsa de hule negra.

También en el garaje Santibáñez se halla una funda de capota negra, encontrada en la vía pública.

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

(Tercera lista.)

Suma anterior, 636,50 pesetas.

Garaje Overland.—J. Romero, 1,00 pesetas; Mariano Palazón, 5; A. Domínguez, 3; Carlos Ros, 1; José Pando Díaz, 1; Tereso Martín, 2; Orencio Sayolero, 1; Juan Garrido, 1; José López Centeno, 1; José García Coronado, 1; Mariano Maté, 0,50; Manuel Martínez, 0,50; Julián Pachón, 1; Miguel Numicio, 1; Miguel Linares, 1; Román Andrade, 0,50; Miguel Martín, 0,50; José González, 1,50; Jovino Estrada, 1; José Gossio, 1; G. Martínez, 1; Emilio Liquiñano, 0,50; N. Sánchez, 0,50; Gonzalo Bermejo, 1; Angel Rojo, 1.

Garaje Kapperkol.—Juan Horcajo, 2; Vulki, 4; José Castellanos, 1; Vicente Zorrilla, 1; Pablo Gil, 1; Julio Herranz, 2; Pedro Valentín, 2; José Arriba, 1; Gonzalo Cutillos, 1; Emérito Sánchez, 1; Victoriano Rodríguez, 2; Eleuterio Gallego, 1; Ricardo Elías, 1; Miguel Rey del Toro, 2; Uno, 1; Kepperkol, 5; Alejandro Gutiérrez, 1; Vicente García, 1; Pedro García, 1.

(Cuarta lista.)

Recaudado en la casa S/C R. E. A.—Francisco Rodríguez, 2; Vicente Bailón, 1; Juan Jiménez, 1; José Garrido, 1; Modesto Carreira, 1; Tomás García, 1; Jesús López, 1; Felipe Lucero, 1; Angel González, 1; Vicente Pérez, 2; Teodoro Laredo, 1; José García, 1; A. Horcajo, 2; José Alonsete, 1; Bernardo Gavilanes, 1; Francisco García, 1; Cándido Domínguez, 1; Francisco García Muñoz, 1; Pedro Espada, 1; Arsenio Millán, 1; José Rozas, 1; Luis Padial, 1; José F. Fernán-

R. RIVERO Y COMPAÑÍA IMPORTADORES DE ACEITES
GRASAS Y ALGODONES

Almirante H. Pinzón, 8.—HUELVA



Únicos fabricantes en España de las Balitas Patentadas número 93.703 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 Juindo. **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!

dez, 1; José María Nieto, 2; José Hernández, 1; Leoncio Valentín, 1; Miguel Tornel, 1; M. Sarmiento, 1; B. Grau, 1; Vicente Tolmes, 1; Domingo Rodríguez, 1; Joaquín Codóñez, 1; Juan López, 1.

(Quinta lista.)

Recaudado en la Secretaría de La Velocidad.—Aurelio Torre, 2; Eduardo Gamito, 2; Moisés Ortega, 2; Celestino García, 1; Carlos Hernández, 1; Bernabé López, 1; Justo González, 0,50; Ramos Porres, 0,50; Manuel Ortiz, 1,50; Teodomiro García, 2; Francisco Rabago, 1; Adrián Alday, 0,50; Carlos Martín, 2; Antonio Hernández, 1; Antonio H. Cornejo, 1; Eduardo Rodríguez, 3; Enrique Ferrari, 5; Un industrial, 50; Guillermo Mora, 1; Crisóstomo Colmenero, 1; Jesús G. Amil, 1,25; Faustino Díaz, 1; Francisco Martínez, 2; Florencio de los Santos, 1; Julián F. Suárez, 5; Francisco Cordero, 1; Tesifonte Muñoz, 1; Saturnino Gil, 1; Francisco Illescas, 1; Cirilo Vaquero, 1; Justiniano Bermejo, 1; Carlos Antero, 1; Antonio Barrero, 1; Isidro Sanz, 1; Matías Cubas, 0,50; Manuel Lorenzana, 0,50; Jerónimo Blanco, 2; Domingo Lago, 1; Gregorio Gil, 1.

Total general, 838,25 pesetas.

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

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

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

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.

NECROLOGIA

Tenemos el sentimiento de comunicar a nuestros asociados la muerte del estimado camarada y asociado nuestro Alfredo Bete-gón. El entierro, que tuvo lugar el 11 de febrero pasado, constituyó una sentida manifestación de duelo, acudiendo al sepelio gran cantidad de compañeros.

A su respetable familia, y en particular a su desconsolada esposa, enviamos la expresión sincera de nuestro sentimiento.

* * *

Igualmente ha fallecido el compañero y asociado nuestro Pedro Fernández Núñez. Con dolor damos la triste nueva, ya que el camarada Pedro se distinguió siempre como buen asociado y excelente amigo. Deja en el mayor desamparo a su viuda, doña Pilar Portolés, e hija Carmen.

A nuestros queridos consocios José, Manuel y José, padre y hermanos del finado, como a su desconsolada viuda e hija, les damos nuestro más sentido pésame.

* * *

Ha sido baja por defunción igualmente nuestro buen amigo y compañero Paulino Seco Bravo.

También han fallecido el padre del asociado Félix Rodríguez Cabezas, el hermano de Tomás Palomares y un hijo de José Marina.

A sus respectivas familias testimoniamos nuestro sentimiento.

* * *

Al cerrar este número nos enteramos del fallecimiento del niño de seis meses; hijo de nuestro fraternal amigo y excelente compañero, Pedro del Gallo.

A nuestro camarada Gallo y su digna esposa enviamos nuestro pésame más sincero.

Afamados lubricantes



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

Ricardo Gutiérrez

Sucursal en Madrid:

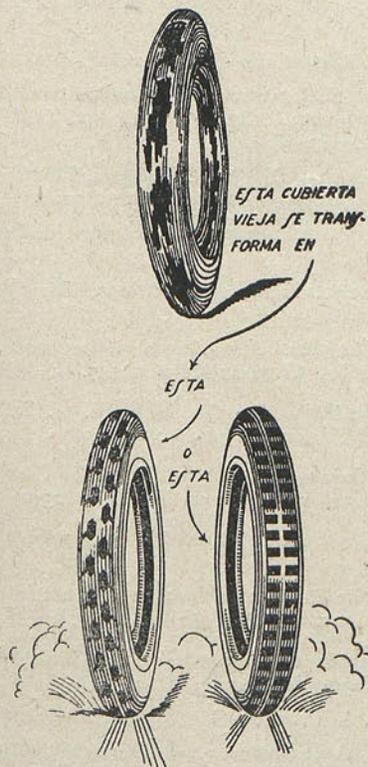
Paseo del Prado, 28.-Teléfono 1577

Talleres KADIK

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

Fábrica de Artículos
de Goma

Santa Engracia, 67.-Teléfono 1501 J.
MADRID



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

Los neumáticos han aumentado extraordinariamente de precio.

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

Recauchutados "FIT"

(Procedimientos especiales patentados)

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

Hermosilla, 15

Reparaciones de todas clases en cubiertas y cámaras por procedimientos especiales

“FIT”

GUIA DEL AUTOMOVILISMO

POR ORDEN ALFABÉTICO

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

Agencia automovilista de Marcos. San Felipe Neri, 4.

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

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

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

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

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

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

Automóviles Berliet. Automóvil Salón. Alcalá, 81.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Emiliano Bermejo. Taller de vulcanizaciones. Ayala, 20.

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

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

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 Castilla. Gavinas independientes. Reparaciones. Gaztambide, 14.

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.

Representación del Buch. Oscar Leblanch. Alcalá, 62.

Sociedad Anónima del Carruaje. Orense, 16.

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

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

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

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

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

Talleres Ibáñez. Ponzano, 12. Electricidad en automóviles.

Rafael Jimeno. Talleres mecánicos. Torrijos, número 26.

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

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

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

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.

Valbulloils. Almacenes, García de Paredes, 22.

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

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 molestarte 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.

TAXIMETROS VERGARA

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

Cabeza, 24.

M A D R I D

SOCIEDAD ANÓNIMA ESPAÑOLA DE

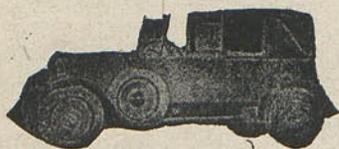
AUTO-
MÓVILES **RENAULT**

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 } M A D R I D



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

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

ENRIQUE TARRIDA

FABRICACION NACIONAL DE FAROS

Accesorios para automóviles. — Juntas de cúlata. — 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

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.

G A R A J E G Á N D A R A

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

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

Talleres M. APARICIO

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

Fernández de la Hoz, 36.

Teléfono 22-87 J.

¡ 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 local, aprovechando los terrenos colindantes de dicho Garaje, está en situación de poder admitir para encerrar automóviles en sus garajes en número de 400, lo que comunican muy gustosos a todos aquellos que se interesen para su gobierno.

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

Entrega inmediata de Chasis 32 HP. 6 cilindros, último modelo.
 íd. 30 HP. 4 íd. tipo España.]
 íd. 16 HP. 4 íd.ª
 íd. 8 HP. 4 íd.

Carrozados y sin carrozar.

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

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

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

VICENTE JIMENEZ

Leganitos, 13.

M A D R I D

Tel. 25-22 M.



Autógena PARDINA

Bravo Murillo, 22 (esquina a Viriato)

Antes San Bernardo, 127

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

"SARTOGLOSS"

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

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

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

Adquiera sin pérdida de tiempo el magnífico libro

"MANUAL DEL AUTOMOVILISTA" BREVIARIO DEL «CHAUFFEUR»

POR EL INGENIERO R. 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



TELÉFONO
34-85 M

**JOSÉ URÍA P.º de Atocha 17
COJINETES DE BOLAS "HOLLMANN"**

SASTRERIA DE SPORT

MOISÉS SANCHA

(S. A.)

CASA DEDICADA HACE AÑOS A LA LIBREA, Y QUE TIENE EN STOCK TODAS LAS PRENDAS CONFECIONADAS 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, armeer o lasticotín.....	200
Chaleco de rayas, con mangas, para la limpieza	50
Pantalón gris, para la limpieza	50

Sección de cocheros y lacayos

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

Sección de chauffeurs

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

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

14, CALLE DE LA MONTERA, 14

MADRID - Teléf. 20-08 M.

VIGOSOLINA

INDISPENSABLE EN TODOS LOS AUTOMÓVILES

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

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

El Cafeto, 33 por 100; La Fama, el 32; Omnibus de Madrid, el 29; Pescaderías Coruñesas, el 28; Parque de Sanidad, el 23,50; Viena Capellanes, el 27; Comandancia de Intendencia, el 38; «El Imparcial», 30 por 100; Loder, de E. y R. Amaré, el 40 por 100; «El 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

Glúido 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.
Aguínaco.—Génova, 17.
Biarritz.—Príncipe de Vergara, 12.
Tárrida.—Claudio Coello, 50.
Domingo Alvarez.—Plaza de Isabel II, 7.
Almacén de G. F. G.—Malasaña, 11.
A. de Mesa.—Núñez de Balboa, 3.
Manuel Villar.—San Roque, 4.
Sánchez Quiñones.—Alberto Aguilera, 14.

García Rivero.—Génova, 11.
S. Jiménez.—Cardenal Cisneros, 7.
E. Jiménez.—Hernán Cortés, 16.
Ardid.—Génova, 4.
Luis Díaz.—Paseo de San Vicente, 32.
Zuazo.—Alberto Aguilera, 16.
Antonio Díaz.—Príncipe Vergara, 12.
S. Viver.—Goya, 63.
Sánchez y Cuervo.—Rodríguez San Pedro, 2.
Talleres Bilbao.—Ayala, 26.
Joaquín R. Eguinoa.—Santa Engracia, 118.

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**