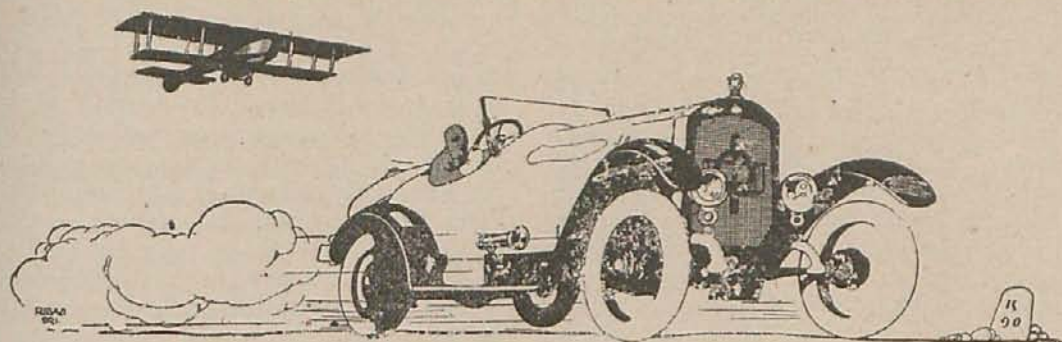




# LA VELOCIDAD

ÓRGANO DE LA SOCIEDAD DE CHAUFFEURS  
Y ASPIRANTES

UNO PARA TODOS  
Y  
TODOS PARA UNO

Domicilio social: Abada, 2, segundo.-Teléfono 13-48 M.

HORAS DE SECRETARÍA:

Lunes, miércoles y viernes, de diez a doce de la noche, y todos los días laborables, de diez a doce de la mañana y de cinco a ocho de la tarde.

La emancipación de los trabajadores tiene que ser obra de los trabajadores mismos.

## SECCIÓN OFICIAL

### El alcalde publica un Bando

Pero nosotros opinamos será ineficaz.  
Necesidad de una Comisión de técnicos  
y en qué puede consistir esta Comisión.

El señor alcalde presidente hizo público, a últimos de octubre, un bando que no insertamos por falta de espacio y porque ya conocen nuestros compañeros por la Prensa diaria. La junta directiva de «La Velocidad», y la Comisión que vino actuando en el verano próximo pasado cerca de las autoridades municipales sobre el problema de la circulación, dieron, con la actividad precisa, a la publicidad un manifiesto, que nuestros asociados conocen, por haberse éste repartido profusamente. En el manifiesto reconocemos la buena fe del señor alcalde al dictar el bando, y reconocemos igualmente que, tal vez por haberse orientado de los que conocen la cuestión de que se trata, el bando marque una nueva orientación a seguir.

Pero dentro de reconocer la intención benigna del nuevo bando, hemos de declarar que en eficacia será un bando más;

nada práctico y hacedero se conseguirá, ni con otros bandos que, como se dice, se han de publicar, si a continuación de éste no se constituye por el señor alcalde, de acuerdo con el Ayuntamiento, la Comisión permanente que nosotros propusimos a las autoridades, compuesta de técnicos, en la que no pueden faltar profesionales obreros, para que se vayan subsanando las deficiencias que en la práctica se presenten y resolviendo el problema de la circulación con humana complacencia, no exenta de sanción disciplinaria, pero con conocimiento de causa y una acertada comprensión. De no hacerse así, dudamos y dudaremos de que el bando sirva para otra cosa que para adornar las esquinas de las calles.

El problema no está en decir; el problema es de educación y no se puede obligar a cumplir un deber por autoridades que desconocen, que no estudian en qué consiste cumplir ese deber que se exige cumplimiento, ni se pueden poner sanciones, ni imponer multas por quienes ignoran lo que constituye falta o delito.

Reconocíamos la incompetencia de los delegados de carruajes, que antes de que se especialicen son sustituidos por otros

concejales, y reconocíamos, censurándole indignados, las injusticias que comete con los *chauffeurs* y motoristas del servicio de alquiler el Sr. Muro de Lara, actual delegado de Carruajes, que no se le ha ocurrido enterarse si saben leer los guardias, y si éstos, al saber deletrear, han leído el Reglamento de carruajes, porque estamos convencidos de que si lo hubieran leído tendrían en cuenta un artículo que determina *que no es mejor guardia el que más denuncias pone, sino el que sabe evitarlas*; pues para el Sr. Muro de Lara, que es el delegado, de los que hemos padecido, más incompetente y grosero (1), es mejor guardia el que más multas pone, sin darse cuenta este concejal que los guardias de carruajes, que no saben su oficio, que no se les ha exigido ningún examen ni ningún conocimiento para ser juzgadores en la calle, lo más difícil de este mundo, que son ignoros desde la cabeza a los pies, son lo bastante listos para apuntar a capricho los números de los *autos* cuando comprenden que sus dueños no son personajes influyentes, por que en cada *apunte* es una sentencia inapelable, dada la infabilidad que los reviste Muro de Lara, y porque en cada multa tienen el inmoral y también injusto tanto por ciento.

Por estas y muchísimas cosas más que ocurren en esa covacha de la Plaza Mayor; y que ya sacaremos a la vergüenza pública, es por lo que creemos que el bando, bueno en su intención, no tendrá eficacia en la práctica si la Comisión extraoficial no se constituye para subsanar todas las anomalías y las deficiencias, que no se pueden corregir por quienes sólo les preocupa su interés personal.

\* \* \*

¿Y en qué puede consistir esa Comisión? Se nos objetará. ¿Qué puede resolver esa Comisión?

Estas Comisiones o Juntas extraoficiales, mixtas, independientes o como se quieran llamar no son nuevas, existen ya en otras partes. En Londres (el Sr. García Cortés lo aseguraba en la sesión del Ayuntamiento del día 20 de octubre, al discutirse lo del nuevo Matadero, donde abogaba este con-

cejal por la constitución de una Comisión para aquel asunto como la que nosotros proponemos para el problema de la circulación) funcionan aparte del Municipio, de una manera independiente, unas veces; otras, extraoficialmente y mixtas, de ciudadanos y concejales que asesoran en determinados asuntos, sin que por ello sufra menoscabo alguno el fuero municipal. Estas Juntas o Comisiones tienen la virtud de estar especializadas, para con conocimiento de causa resolver los múltiples problemas que se plantean en la vida moderna de las ciudades, y que por muy buena voluntad que tengan los concejales, por muy esclarecida que tengan su inteligencia, no pueden conocer todos los problemas.

Estas Juntas tienen la virtud del interés que les anima en su especialidad, y en cambio carecen de los vicios partidistas que padecen nuestros concejales.

Si el Ayuntamiento accede a lo propuesto por nosotros, tampoco nuestra idea societaria se relaja en lo más mínimo, más bien conseguimos uno de los deseos más patentes de nuestras reclamaciones de momento, si logramos encauzar la circulación en Madrid, atenuar los accidentes y que sólo conduzcan vehículos los experimentados.

La Junta puede estar formada por representantes de «La Unión Española», de conductores de automóviles (Sociedad de socorros); representantes de «La Unión de Cocheros», donde existen algunos tranvía-rios y del «Metro» y, según dicen, calese-ros; representantes de la Sociedad de *chauffeurs* «La Velocidad»; de la Cámara sindical de automovilismo; del Real Automóvil Club; de la Sociedad de propietarios *taxis*; de los dueños de coches de plaza; representantes del Instituto de Reformas Sociales; de la Sociedad de vecinos, etc., y quienes del Ayuntamiento crean oportuno las autoridades municipales.

¿Cuestiones a resolver por esta Junta? Muchas. Desde la cuestión callejera, en que vehículos y peatones transitan sin norma, hasta la de intervenir en la concesión de los carnets, interviniendo los exámenes de conductores, donde todos sabemos son caricaturas de examen. Esta Comisión tenía que graduar las multas, calificando las faltas con un alto espíritu de justicia; indicar a los guardias en qué consiste cumplir con su deber, y que éstos también sufran correctivo cuando incurran en falta; servir de Jurado en los casos de que una falta de

(1) ¿Se llama grosería el decir el Sr. Muro a una Comisión que si no pueden vivir por las arbitrariedades del Ayuntamiento con los *autos* que se dediquen a plantar árboles, y decirle a un motorista, en pleno Jurado, que si no tiene dinero se pegue un tiro, y que va a meter en cintura a los conductores porque son unos golfos?

policía urbana ofrezca duda, y que esta Comisión, por sus conocimientos técnicos, al juzgar vea el atenuante o el agravante y así se evite los miles de casos de injusticias que cometen los concejales erigidos en jueces en la Comisaría de Carruajes. ¿Se pueden conseguir todas estas finalidades con un jefe permanente o del tráfico como existe en Buenos Aires? Con eso no se evita la parcialidad de las recomendaciones. Además, ya existe un jefe de Policía urbana; pero éste respeta las órdenes de un concejal que dura unos meses y luego tiene que cumplir las de otro, que son contrarias y que dura en el cargo unas semanas. La Junta no puede tener parcialidad, porque está compuesta de muy distintos y variados representantes.

En Alemania existe una liga de educación ciudadana, donde se les enseña a las gentes a circular por las calles, y han puesto en todos los colegios grandes cartelones con grabados, que indican a los niños el

peligro que supone jugar en la vía pública, y los maestros enseñan la forma de ir por las calles y en las puertas de los colegios existe una trampa para que los niños salgan uno a uno y no todos en montón. Y mientras, en todas partes, se estudia y resuelve el problema, aquí nos concretamos a dar carta blanca a los guardias insultarnos groseramente en la calle y buscarnos una recomendación para cuando un chico, haciéndole *la mar de gracia* a un guardia, se nos meta debajo de las ruedas.

El bando para nada práctico servirá... ¡Y vaya si podía ser útil!

LA COMISIÓN.

**La Comisión de propaganda muy en breve empezará un curso de conferencias, y para este asunto, y otros de sumo interés, se reunirá en nuestro domicilio social el 17 de noviembre, a las diez de la noche.**

## Nuestros compañeros cocheros

A aquellos compañeros cocheros que se han dirigido a nosotros de palabra y por escrito solicitando el ingreso en esta Sociedad, y a todos cuantos tienen ese mismo deseo, les decimos que la Sociedad «La Velocidad» es una Asociación solamente de *chauffeurs* y aspirantes a *chauffeurs*, o sea aquellos que tengan ocupación relacionada con el automóvil. Deben nuestros camaradas seguir en la Sociedad de su oficio, propagarla y defenderla como buenos asociados; que interin sigan ejerciendo esa modalidad, en la Sección de cocheros debe estar su puesto, y no dejamos de agradecer su ofrecimiento, que significa una sincera adhesión a nuestros principios democráticos y a nuestro honrado sistema de administrar los intereses sociales; reconocemos lo desconsolador que debe resultar pertenecer a una Sociedad obrera, carente de libertad de opinión y ayuno de todo espíritu democrático; pero más tarde o más temprano los compañeros cocheros sabrán imponer su criterio a la *Junta de Gobierno* y conseguirán obtener, en vez de un jefe, un presidente democrático que haga prevalecer el criterio y deseo de los cocheros de Madrid, que anhelan darnos un abrazo a los *chauffeurs*, como nosotros a ellos, uniéndolos

en una Federación de todo el arte de guiar, pero con la autonomía propia de cada Sección, como vosotros deseáis y como en todo el mundo obrero se preconiza y se efectúa.

\* \* \*

Oportunamente, y cuando ya íbamos a terminar el original que antecede, llega a nosotros una hoja, suscripta por varios cocheros de «La Unión», que propagan una candidatura para los cargos de Directiva que en la Junta de octubre han de elegirse. En la hoja, los asociados cocheros se lamentan del desequilibrio económico que reina en aquella Sociedad, donde el déficit del trimestre pasado en sus cajas es de pesetas, 2.545,20 y el capital en el Banco de Castilla ha disminuido en 3.670.

Los asociados cocheros atribuyen ese déficit al exceso de empleados que tiene La Unión de Cocheros, «que consumen más de la tercera parte de los ingresos, y que el último trimestre alcanza la cifra de 7.670,30 pesetas; de otro lado las necesidades cada día más crecientes de los chóferes, que están a nuestro lado...»

Y después de pedir la destitución de la

Junta directiva porque se creen mal dirigidos y peor administrados, añaden los cocheros en la hoja:

«Compañeros, queremos que la administración de los intereses sociales sea ejemplo de austeridad y honradez; queremos que las trabajadores del arte rodado se organicen como convenga a las propias modalidades que existen y cada modalidad que atienda a sus propias necesidades, sin perjuicio en que la mutua solidaridad haya de prestarse siempre que las exigencias de la lucha lo determinen; queremos que la organización recobre su personalidad, hoy nula, en la Inspección de Carruajes; queremos que cuantos asuntos sociales hayan de ventilarse entre la propia organización, patronos y autoridades, sea una Comisión la que represente a la Sociedad y no el presidente solitario y único, como viene ocurriendo ahora, en contra de todas las prácticas y buenos principios de la democracia; queremos, en fin, que la organización se eleve moralmente y recobre su potencia económica que otras veces tuvo.»

Hemos tratado los hechos que anteceden, además como información para nuestros asociados, para avalorar con hechos lo que tantas veces hemos dicho, porque de ello estábamos convencidos, de que nuestros compañeros cocheros opinan igual que nosotros en la forma de fusionarnos: en una Federación por secciones, autónomas en su administración, «y que cada modalidad atienda a sus propias necesidades» prestándose solidaridad en todo momento de lucha; pero el jefe de Cocheros es el que se opone a esta Federación.

Por los datos que anteceden, ¿se dan exacta cuenta nuestros asociados de por qué no estamos unidos a los cocheros? ¿Y se dan cuenta los cocheros del por qué los chóferes, aun estando muy abiertas para ellos las puertas de «La Unión», no quieren que les dirijan y administren la Junta directiva de ellos?

Por lo demás, lamentamos muy de veras el descenso económico de «La Unión», porque eso sólo beneficia a la clase burguesa, nuestro enemigo común.

Colaboradores lo serán todos aquellos compañeros que quieran favorecerlos con sus escritos.

Teléfono de LA VELOCIDAD: 15-48 M.

## El Congreso Internacional del Transporte

A la hora que cerramos la Revista no ha dado su gestión nuestro Delegado al Congreso Internacional del Transporte, ni tampoco hemos terminado de traducir tan importantes acuerdos allí tomados. Sabemos que ha tenido excepcional interés el Congreso, y que nuestro Delegado ha sido acogido con fraternal cariño por los camaradas extranjeros. En el próximo número, después de oír el informe de nuestro Delegado, haremos la información adecuada a este asunto, y fijaremos la conducta a seguir de LA VELOCIDAD en cuestiones internacionales.

## Echeverría Hermanos

*Nuevo Garage Hispano Suiza*

*Grandes talleres para reparación de automóviles.*

Completo surtido en accesorios y piezas de recambio.

Oficinas y almacén: 2, Plaza Zubieta, 2 Tel. 7-55  
Talleres y Garage: MARINA, 6 Y 8 Tel. 10-54

## SAN SEBASTIAN

NOTA. El compañero Severiano Robles se ofrece para toda clase de reparaciones en automóviles y maquinaria en general.

Prontitud y economía en los trabajos.

Precios especiales para los *chauffeurs*.

Garage de Sanrigoberto.

Trafalgar, 3. Teléfono J-344.—Madrid.



## SECCIÓN DOCTRINAL

## Normas de lucha

Lo que da fuerza a las masas obreras no es tanto el número de individuos que las componen como que éstos tengan conocimiento claro de sus intereses y sigan acertados rumbos. Si eso no les acontece, experimentarán grandes fracasos y perderán el tiempo en cambios y rectificaciones, que entrañará un retraso para sus fines de mejoramiento y redención.

No os abandone jamás el entusiasmo por la noble causa que defendemos; pero tened siempre por guía en todos vuestros actos la reflexión, que no está reñida ni con el espíritu combativo ni con las decisiones enérgicas.

Donde no hay reflexión, donde no hay cálculo, el error penetra con facilidad, y tras el error va la derrota material o moral.

Aunque tengáis razón, no vayáis a la lucha si las circunstancias no son oportunas, pues si éstas faltan, lleváis más probabilidades de perder que de salir victoriosos.

En las contiendas con los patronos mostraos siempre serios: ni empleéis más lenguaje que el razonable, ni realicéis actos volubles o ligeros, sino bien meditados.

En fin, compañeros, proceded en toda ocasión con el mayor conocimiento, y vuestros intereses, y en general la causa del trabajo, saldrán gananciosos.»

PABLO IGLESIAS.

Octubre, 1922.

## EL CONGRESO DE U. G. DE T.

El Congreso de la Unión General de Trabajadores se reunirá el 18 de noviembre y siguientes. Y en el orden del día van muy importantes asuntos nacionales e internacionales que afectan directamente a la clase trabajadora.

También se tratará en este Congreso, como caso especial, sobre el ingreso en el organismo nacional de «La Velocidad».

Nosotros enviamos desde aquí un saludo fraternal a todos los delegados, y deseamos sinceramente que sus acuerdos sean acertados, y en lo que afecte a nuestra Sociedad esperamos obrarán con la misma alteza de miras, con la misma forma desapasionada y con la misma justicia con que han obrado siempre en sus determinaciones.

## La ruta social

La mecánica, en todo su progresivo avance, tiende a la transformación social. La ciencia, en sus perfecciones, va socializando todas las cosas.

\* \* \*

Cuando se trabaja bajo la asfixiante tortura de una explotación inicua y se carece de lo más necesario, nace la convicción sana de la unión y de la lucha, y solamente bajo esta convicción la rebeldía puede ser consciente y fecunda.

\* \* \*

Estoy convencido que la Sociedad de resistencia es la mejor escuela de ciudadanía. Se aprende en los hechos que se suceden, en los problemas que se plantean, en los conflictos que se resuelven, en las derrotas que se sufren, en los triunfos que se consiguen. Se adquiere valor personal y una mayor calidad moral. El obrero militante es siempre superior al obrero individualista.

\* \* \*

Sin que se produzca la evolución natural en la conciencia de los hombres; mientras no se depuren madurándose las ideas de justicia en los cerebros proletarios, éstos no deben, no pueden hacer la revolución que redima a la Humanidad.

\* \* \*

Toda Sociedad de resistencia tiene un aspecto político y una realidad económica. El obrero asociado no puede ser mezquino en su actuación; tiene que generalizar la lucha en el campo político de clase y en el campo económico, pero pensando siempre en los intereses de toda la clase que trabaja. La unión no es fuerza potente si a la suma de voluntades no se identifica la unión de pensamientos.

\* \* \*

El hambre no es revolucionaria, es más bien perturbadora para las ideas humanitarias. Quien no come no lucha acertadamente. Un perro hambriento no guarda bien la finca del amo; basta que un ladrón le eche un mendrugo para que se entretenga. Sólo el perro harto defiende la casa a dentelladas.

MANUEL CORDERO.

Octubre, 1922.

## Nuestros errores de apreciación

**S**OBRE los errores más salientes que padecemos al apreciar lo que esta Sociedad puede ser: su táctica, su doctrina societaria, etc., hemos de tratar constantemente, para ir encauzando, en lo posible, la opinión doctrinal de nuestros compañeros.

El primer error, el más fundamental que padecen varios de nuestros asociados es el confundir nuestra Sociedad de resistencia, de lucha resistente y a veces acometedora en Sociedad de Socorros. Para varios camaradas, el suprimir los servicios del señor letrado, las gestiones en caso de accidente, o que estas atenciones sean deficientes, es no tener Sociedad; y el primer argumento que se emplea en defensa de nuestra entidad para controvertir en las discusiones de esa competencia vergonzosa de dos entidades en pugna, es la de invocar los buenos servicios jurídicos para valorar las bondades de la organización. Y este es un error crasísimo que hay que acabar con él. Las atenciones jurídicas, los socorros que esta entidad concede a sus asociados, son, ¿cómo no?, un estímulo para luchar, un deber social, una necesidad imperiosa; son necesarios, imprescindibles en nuestro oficio, y harto sabemos todos que los asociados, en su inmensa mayoría, se hallan muy satisfechos con el señor letrado y la actuación de la Directiva... ¿Pero calificar de buena, conceptuarla potente a la Sociedad por lo bueno de esos servicios? En modo alguno. Nuestra idea madre, no puede ser esa. Los éxitos jurídicos los determinan muchas cosas: la opinión del juez sobre la mecánica y los conductores, que tal es la justicia de España; el talento, la actividad y el acierto del señor letrado, la actuación oportuna de la Directiva y los medios económicos con que contamos; todas esas cosas fáciles, y todas difíciles, pero que ninguna de ellas pueden determinar el valor de la Sociedad.

El valor de una Sociedad está en la calidad de sus asociados, en la cultura de ellos, en su educación social y personal, en la idea que la oriente, en los fines humanos que persigue, en la constancia y en la actividad de sus componentes.

Las Sociedades de resistencia no son ni montepíos, ni una caja de ahorros donde por una cuota se obtenga un interés. El dinero en las Sociedades de resistencia es una cosa necesaria, tal vez imprescindible, pero no es lo mejor. Lo mejor es la moralidad de los asociados, su conciencia de clase, que consiste en tener la convicción sana de que la unión de pensamiento, el sentimiento de solidaridad hacia todos los explotados, determina únicamente la victoria de la justicia social. Así es que, compañero *chauffeur*, no es bastante que te des de alta uniéndote, más bien *pegándote*, a los demás compañeros de oficio; no basta que propagues los beneficios que concede el Reglamento, es necesario que actúes, que nos prestes todo tu apoyo.

Ser buen societario no consiste en pagar puntualmente la cuota; es preciso, además, asistir a las Juntas generales, estudiar en los hechos, aprender en la experiencia y no cansarte nunca, ¡nunca!, y nunca 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 deben existir entre nosotros.

No pensemos tanto en los beneficios que concede el Reglamento, no nos entusiasmemos por esas ventajas que llevan en sí un irritante individualismo, y procuremos en el porvenir de las cosas, en acelerar la evolución constante del progreso humano, que a cuyo ritmo ha de ir la organización obrera pensando siempre que con su único y exclusivo esfuerzo ha de redimirse.

FORMALITO.

Entre los conductores que componen nuestro oficio, y por tanto se ven precisados a convivir en estrecha comunidad, no debe haber ninguno que se crea preciso, como no puede haber ninguno que se conceptúe innecesario. En la Sociedad no es «éste» ni «aquél» el que ha de hacer las cosas: somos todos y cada uno los que debemos laborar por que éstas se hagan.

Toda la correspondencia de redacción ha de dirigirse a nombre del compañero Angel Martín, Abada, 2, a quien por esta Junta directiva le ha sido encomendada la redacción y dirección de esta revista.—La correspondencia administrativa a nombre del compañero presidente.

LA DIRECTIVA

# AMENIDADES LITERARIAS

## Divagaciones.

**T**odos los refranes castellanos tienen una base de profunda filosofía, y encierran verdades axiomáticas.

Hay uno que dice: «El hábito no hace al monje», y no hay modo más claro, y a la vez pintoresco, de decir que una cosa no siempre es lo que por sus accidentes externos parece, o de otro modo, que no bastan las apariencias para juzgar por ellas las cualidades morales de una persona.

En efecto, nadie duda que si a un bandido, o a un marino, o a un torero, le vestimos un hábito de franciscano, le cortamos el pelo y le calzamos unas sandalias, no por eso habremos hecho un fraile, sino las apariencias de un fraile, que está muy lejos de serlo en su parte moral.

Pues esto, que parece una verdad rotunda y repetida, está desmentido en España.

Busca usted un hombre cualquiera (todos valen); que tenga poca cultura o que sea muy culto, lo mismo da; le embute en una casaca con áureos bordados; le ciñe las piernas con un galoneado pantalón; le cubre la cabeza con bicorne, sombrero nimbado por una pluma blanca, y por arte de magia se encuentra usted con un ministro, que, además, tiene la ventaja de servir para todos los ministerios, lo mismo el de Hacienda, que el de Guerra, que el de Estado. Claro que por haber creído que el hábito bastaba para hacer al monje ha estado España, y está, gobernada desastrosamente.

Toma usted un labriego, o un minero; le mete en un uniforme con botones dorados; le cuelga del costado izquierdo un inútil espadín; adorna sus pantorrillas con unas polainas antiestéticas, y, como por ensalmo, se encuentra usted con un guardia municipal, que además de vigilar los balcones para que no se tienda ropa en ellos, sirve para cobrar a las verduleras las perrillas diarias de contribución, para acompañar a los cazadores de perros por las calles de Madrid, para leer la Prensa en las Tenencias de Alcaldía y, sobre todo, para regularizar la circulación de carruajes.

Para los primeros menesteres no es preciso, ciertamente, estudiar, no diré en Salamanca—eso queda para Lerroux—, pero ni siquiera en la más humilde escuela de pueblo; pues para recaudar calderilla en los mercados o para contemplar las habilida-

des de los laceros, basta con saber lo que cualquier muchacho de ocho o nueve años aprende en la escuela; pero en cambio, en lo referente a la circulación, no basta ni puede ser suficiente colocar en las calles a unos hombres con hábito de dependientes del Municipio, darles unas rígidas instrucciones y dotarles, entre otras muchas gracias, de la infabilidad.

He oído y he leído muchas veces elogios para los «Policeman», de Londres, por su acierto y energía para encauzar la circulación de carruajes en la gran ciudad, y este es el ejemplo que quiero brindar a nuestras autoridades; pero han de tomarle, no sólo en los guardias, que allí, además de llevar el hábito, son monjes de vocación, sino en toda la organización prolijamente estudiada y con todos los problemas resueltos de una vez para siempre.

Aprendan, aprendan allí, a no cambiar de criterio a cada nuevo jefe que se presenta, a no publicar un bando cada mes, a no producir tal confusión entre los conductores, que acaban casi todos en la demencia, y a no hacer guardias de unos hombres que apenas saben leer.

En Madrid, después de reglamentada para siempre la cuestión del tráfico urbano, y de resueltos los problemas que presenta, y de enterado el público de sus deberes y obligaciones al transitar por las calles, es necesario e imprescindible que se hagan guardias como los «Policeman», de Londres, cultos, educados, correctos, limpios, amables, y, sobre todo, conscientes de lo que mandan y convencidos de que tanto los conductores como el público colaboran en perfeccionar la circulación.

Estos guardias madrileños deben desaparecer por faltarles las buenas cualidades necesarias, y porque son unos tiranuelos insostenibles, que, amparados por un delegado de carruajes que casi siempre tiene de la circulación la misma idea que de los esquimales, imponen multas a capricho y producen gran número de vejaciones innecesarias e intolerables.

E. ÁLVAREZ VICTORIA.



**Los obreros que no luchan por su instrucción y su mejoramiento, son enemigos de sí mismo.**

## El día de difuntos

El día 1.º de noviembre se lee en el almanaque: «Festividad de Todos los Santos» (vulgo día de difuntos), y se debió de añadir como mayor veracidad: «Fiesta de la hipocresía».

Nada más farsante que la grotesca romería que se hace a los cementerios en este día. Se quiere hacer una ofrenda a los difuntos, testimoniar un recuerdo hacia los seres que nos fueron queridos, y se hace, bajo ese pretexto, un impúdico carnaval con la farsante mascarilla del dolor. Parece que es preciso demostrar a los difuntos ante su última morada que nos acordamos de ellos; no estamos muy seguros de ese recuerdo cuando nos obstinamos en quererlo demostrar. Nada más absurdo que hacer ostentación de un sentimiento por medio del oropel y las coronas de trapo.

La mayoría de los que acuden al cementerio a la malhadada diversión de llorar cambiarían sus lágrimas de cocodrilo por otras verdaderas, si por una ley misteriosa resucitaran aquellos seres por quienes ostentan tristeza.

Los que creen que todo se compra con dinero mandan a sus criados para que lloren, presenten magníficas coronas y enciendan cirios, no por los que murieron, sino por los vivos, que ven tal lujo en tan divertida fiesta.

Cuanto mayor sea el relieve de la decoración, mayor sentimiento hacia los muertos, aunque éstos, al morir, causaran alegría a la familia por la herencia que dejaron.

Y no ya solamente por la hipócrita estupidez de la visita a los muertos, sino por el bien común, es preciso que esa farsa desaparezca.

Se atenta al buen gusto y a los más nobles sentimientos con esa romería. Dejemos en paz a los muertos y no hagamos mofa de la muerte misma con un escarnio cruel de las sepulturas.

Ya es bastante que la vanidad humana haya inventado diferenciación de sepulturas, para que hasta después de muertos los hombres no sean iguales. Dicen que la muerte todo lo iguala, y sin embargo, en el país donde viven los muertos se ha establecido diferencia de clases por la calidad de la sepultura. Muchos, antes de morir, se construyen un panteón para estar seguros que después de muertos serán clase elegi-

da. ¡Hasta en el disputarse una buena sepultura llega con su influencia el egoísmo humano! También los panteones son una ostentación de superioridad que unos muertos hacen sobre los que yacen en la fosa común. También hay clases en los que no existen.

Observad cómo en todas las lápidas, cómo todos los epitafios, son un elogio al difunto. Ni siquiera uno solo dice la verdad sobre lo que fué el fallecido. Todos fueron hombres virtuosos, de talento, de generosos sentimientos... Como si no murieran los ladrones, los asesinos, los ministros, reyes, papas y políticos. Si se pudiese en vida poner a cada hombre el epitafio que le corresponde a los que en ellos se perdió, en muchos amigos se leería: «Aquí yace la amistad, la buena fe y el talento». Y en casi todas las mulleras del pueblo se leería el siguiente epitafio: «Aquí yace la cultura y la instrucción, muertas a mano airada por un Gobierno de fetiches».

Sería interminable y curiosa la lectura de estos epitafios: «Aquí yace la bondad de una buena intención». «Aquí yace la honra, el pudor...»

Señal evidente que se habrán perdido...

Demos ya sepultura a estas líneas antes que muera la paciencia del lector; pero al echar la última paletada me permito rogar al paciente que me lee que si alguna vez visita en sus tumbas a los muertos sea únicamente para recordar la inutilidad que somos los vivos. Eso, mientras la Ciencia, la Higiene, la Cultura y la Razón... se deciden a suspender por inútiles y perjudiciales esas ciudades donde se llevan a los difuntos con el sólo objeto de que las ciudades muertas ejerzan con su influencia en las ciudades vivas para igualarse.

ANGEL MARTÍN Y MARTÍN.

1 de noviembre.

No se es socio con pagar sólo la cuota. Es preciso propagar la Sociedad a cada instante y defenderla siempre que sea necesario.

LEED SIEMPRE  
LA VELOCIDAD

# CULTURA PROFESIONAL

## La electricidad en el automóvil

### Magneto.

Es la magneto, en la generalidad de los automóviles, un aparato esencialísimo para el funcionamiento de los mismos, del cual es importante tener el mejor conocimiento, puesto que una pequeña irregularidad en su marcha puede ser causa de averías en el motor y también muy frecuentemente lo es de paradas desagradables y perjudiciales.

Las magnetos son máquinas magneto-eléctricas, cuyos principios fundamentales están basados en los efectos que se producen en un conductor en circuito cerrado al desplazarse o girar en un campo magnético, cuyas líneas de fuerza corta, debiendo su distinción de máquina magneto-eléctrica a tener su sistema inductor formado por uno o varios imanes permanentes.

En general, los elementos constituyentes de una magneto de las usadas actualmente en los automóviles son los siguientes: imanes o inductores, inducido o armadura, dispositivo de ruptura, condensador y distribuidor.

*Imanes.*—Son de acero endurecido, en forma de herradura, y según las marcas y los tipos divididos en dos o más partes, y en algunos casos doble juego de herraduras, unas sobre otras. Esta forma tiene por objeto poner enfrente los polos norte y sur de los imanes para que entre el espacio libre gire el inducido, que al cortar su devanado las líneas de fuerza que van de Norte a Sur engendre una fuerza electromotriz proporcional directamente al valor del campo de los imanes, al número de espiras en el devanador primario y a la velocidad de rotación del inducido; constituyendo una especialidad su fabricación, siendo tanto mejor cuanto más permeabilidad magnética o fuerza coercitiva posean.

*Inducido (armadura).*—El inducido está constituido por un núcleo de hojas de palastro de forma de doble T, sobre el cual van enrollados dos devanados: el primario de hilo de cobre grueso (0'9 a 1'10 milímetros diámetro) y pocas espiras y el secundario, de un gran número de espiras de hilo fino (de 0'1 a 0'2 milímetros), forrado de seda o esmaltado, los cuales devanados han de estar perfectamente aislados entre sí,

y con respecto a masa, aunque un extremo de cada uno suele conectarse a masa determinando uno de los polos de la magneto.

En el primario se genera la corriente que al girar el inducido se produce por cortar las líneas de fuerza magnética que en los imanes van de un polo a otro; esta corriente se genera mientras el dispositivo de ruptura permanece cerrado, que es precisamente durante el tiempo que el núcleo invierte en variar de la posición horizontal a la vertical, o sea hasta colocarse perpendicular a la línea de los polos, en cuyo instante, por la acción de las levas que operan sobre el martillo ruptor, se separan los platinos, rompiéndose el circuito, y por efectos de inducción se engendra en el instante una tensión de 12 a 15.000 voltios en el secundario, que se manifiesta en las antenas de las bujías, haciendo inflamarse la mecha carburada, mientras que la tensión generada en el primario es sólo de cuatro a ocho voltios. Los fenómenos se verifican de la siguiente manera: el devanador grueso, mientras está en circuito cerrado por el dispositivo de ruptura, es simplemente un generador de corriente; pero en el crítico instante de abrirse los platinos se produce una extracorrente de ruptura que produce a su vez una variación de flujo magnético, y por inducción y por estar en presencia de esa variación el devanado secundario se produce en él una corriente cuyo voltaje e intensidad está en la relación de espiras de los dos devanados. De consiguiente, la magneto es un generador de baja tensión y al mismo tiempo un transformador elevador.

*Condensador.*—Está constituido por dos armaduras de papel de estaño dispuesto de tal forma que ocupen el menor espacio y ofrezcan una gran superficie o capacidad, siendo el dieléctrico que las separa generalmente mica o papel parafinado. Su objeto es proteger los contactos de platino del ruptor, que se quemarían por la extracorrente y dificultarían la verificación de los fenómenos de inducción, traduciéndose en mala chispa en las bujías.

Es, pues, muy importante la función del condensador.

El dispositivo de ruptura, cuyos contactos de platino uno está aislado y es un extremo del devanado primario y el otro contacto, o sea el martillo está en contacto con masa, es indispensable que opere en buenas

condiciones, puesto que de él depende, en gran parte, el buen funcionamiento del motor.

La disposición de los elementos enumerados de la magneto es como sigue: un extremo del devanado primario y una armadura del condensador hacen contacto común y van a parar al platino aislado del ruptor; el otro extremo, con la otra armadura, hacen contacto con masa, como igualmente el platino fijado en el martillo del ruptor. El devanado secundario tiene un extremo a masa y el otro sale al colector, de donde va por el distribuidor a las bujías.

Es muy conveniente preservar la magneto del agua y el polvo. Debe engrasarse muy someramente.

Se dan casos, aunque muy raros, en que los imanes pierdan su imantación. En este caso, como en el de averías, es más práctico la intervención de especialistas en estos trabajos.

PEDRO A. IBÁÑEZ,

Perito mecánico-electricista.

(En el número siguiente trataremos del encendido por bobina de inducción.)

## DIVULGACIÓN CIENTÍFICA

### La edad de la tierra

#### Su porvenir.

SEGÚN los últimos estudios etnológicos y de antropología prehistóricos, se estima que la duración del periodo necesario al depósito, sobre el globo, de los terrenos de sedimentación que han formado la corteza de la tierra, puede calcularse a unos cien millones de años.

Si se tiene en cuenta que la tierra al surgir de las aguas, o sea de la nebulosa que ocupaba la región etérea desde el Sol Neptuno, antes de formar corteza ha debido de pasar por una serie de periodos de desarrollo, se comprenderá que a los cien millones antes dichos hay que añadir otra enorme cifra que convierten su edad, desde la iniciación del periodo genésico hasta la completa formación del globo terráqueo, tan grandiosamente ilimitada, que ni siquiera quedan recursos para determinarla.

Según la cosmogonía de Moisés, la edad de la tierra no llega a seis mil años, tiempo a todas luces insuficiente para convertir una masa líquida en sólida, teniendo que formarse la sedimentación desde el átomo a la solidificación general de la inmensa mole terrestre.

A pesar de que se calcula que la parte verdaderamente sólida de la tierra no pasa de 150 kilómetros de espesor, por la lentitud con que debió producirse la sedimentación en una masa difusa, sin señal de congelación, puede apreciarse el largo periodo que debió atravesar antes de hacerse habitable y antes de que su suelo se hicie-

ra fecundo, derramando gérmenes de vida por todas partes.

La cosmogonía mosaica, pues, cayó por su propia base y ni siquiera debió aceptarse en serio como hipótesis, puesto que es inverosímil del todo, atendiendo los largos periodos de formaciones que han debido preceder a los llamados terrenos igneos o plutónicos, épocas sin resto alguno de cuerpos orgánicos o fósiles, y a los de sedimento, estratificados o neptúnicos muy ricos en fósiles y otras materias.

Sólo la Iglesia, continuadora de la ignorancia de los pueblos, sobre la cual hierve y se sostiene, ha podido, desdeñando las pruebas irrecusables que ofrecen las investigaciones científicas, afirmar el génesis y sentir como regla de fe el hecho de la creación del mundo como obra de un creador todopoderoso que en sólo seis días dió por construido y verificado lo que supone, geológicamente considerado, una labor de una infinidad de miríadas de años.

¿Ha llegado la tierra a su mayor edad? ¿Continúa en su periodo de formación? ¿Ha emprendido, por el contrario, el camino de su descenso?

(En el próximo número se verán explicados estos extremos)

SOLEDAD GUSTAVO.

Todos los trabajadores de la tierra son necesarios a toda familia obrera. Sólo el obrero sobrevivirá en la raza humana.

## NECROLOGÍA

Víctima de un accidente de automóvil en la carretera de Segovia a La Granja, ha fallecido el compañero Ladislao Quiroga.

Reciba su familia la expresión de nuestro sentimiento por tan tremenda desgracia.

\* \* \*

El día 6 de octubre ha fallecido la madre del compañero José Montero.

Reciba éste nuestro más sentido pésame.

No tires ni rompas esta revista. Cuando la hayas leído entrégasela a un compañero de oficio.

## AVISO IMPORTANTE

Habiéndose cambiado de domicilio los compañeros que se indican en la siguiente relación sin haber mandado las nuevas señas a la Sociedad, y por tanto no pueden cotizar, perdiendo, con arreglo al Reglamento, sus derechos, esta Junta directiva ruega a los asociados que conozcan a estos camaradas se lo adviertan, y comuniquen con la mayor urgencia a la Directiva el domicilio que tienen en la actualidad.

Los compañeros que están en esas condiciones son los siguientes:

Manuel García Ovide.  
Antonio Olmos.  
Federico Gutiérrez García.  
Gabriel Muñoz Martínez.  
José López Villares.  
Miguel Arance García.  
José Caballero Bermúdez.  
Antonio Villaescusa Martínez.  
Diego Avilés.  
Dionisio González Palazón.  
Germán Platero.  
José Serrano Pérez.  
Antonio García.  
Teodosio Reviejo.  
Aurelio Peña.  
José Quiñones Cabello.  
Francisco Moreno Naranjo.  
Marcial Pinar López.  
Antonio Coca Vila.  
José Leopoldo Cardoso.  
Eduardo Rosenfeld.  
Gabriel Dávila.  
Ataulfo Garrudo.  
Francisco Delgado.  
Tomás Francés.  
Juan Coronado.  
Antonio Maimo Vaquer.  
Federico Pi López.  
Manuel Ortiz Álvarez.  
Juan Sánchez.  
Dionisio Pastor.  
Luis Suárez.  
Rafael Pulido.

## Cooperativa Socialista

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

### SU DESPACHO DE CALZADO

La Cooperativa Socialista ha inaugurado su nuevo despacho de calzado en la central, calle de la Libertad, número 26, donde encontrarán todos los compañeros un gran surtido en calzado de niño, zapatillas de orillo, alpargatas y botas de todas clases a precios sumamente económicos.

Todos los trabajadores que aprecien sus intereses deben visitar esta nueva dependencia de la Cooperativa Socialista, como asimismo los seis establecimientos de ultramarinos.

\* \* \*

**Nota importante.**—A todos los asociados a esta entidad se les hará una bonificación de un 3 por 100 en el acto de hacer las compras con la presentación del «carnet», siempre que estén al corriente de pago en la entidad a que pertenecen.

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

### Obras de nuestro compañero Angel Martin y Martin

Se hallan a la venta en nuestro Centro social dedicando nuestro amigo el 25 por 100 del beneficio de la venta para la Comisión de propaganda.

«Voluntad», comedia dramático-social en un acto, dividido en tres cuadros. Premiada en un concurso literario. Una peseta.

«Cosas del mundo», boceto de comedia en un acto. Una peseta.

«La nobleza», comedia en tres actos y en prosa, con una carta-prólogo de B. Pérez Galdós. Dos pesetas.

«En vidija», monólogo. Cincuenta céntimos. Angel Martín se propone en breve hacer una nueva edición de sus demás obras agotadas:

«Locura forzosa», juguete cómico.

«El amor salva», paso de comedia.

«Etelvina», novela.

«Sin trabajo», monólogo.

Ser instruido tiene dos ventajas: se decide menos y se decide mejor.

Maquinaria moderna. Reparaciones de coches  
automóviles. Construcción de cigüeñales, piño-  
nes, engranajes y maquinaria en general. Espe-  
cialidad en el ajuste y puesta a punto de motores.

## TALLERES MECÁNICOS Y GARAGE MONTERO, HERMANOS

TALLERES: ZURBANO, 40 :-: TELÉFONO J. 689

GRAN GARAGE  
NÚÑEZ DE BALBOA, 66  
TELÉFONO S. 18-12 :-: MADRID

ESPACIOSAS JAULAS INDEPENDIENTES



## RECOMENDAMOS

a todos los compañeros los NUEVOS TALLERES  
MECÁNICOS, montados con los últimos adelantos,  
estando a cargo del antiguo maestro de los Talleres  
“EXCELSIOR,, señor Vega.

## Garantía en las reparaciones

*Garage: Calle de Ferraz, 74*

*Espaciosas jaulas*

*Teléfono 722 1.*