AÑO II.—NÚM. 22. Madrid, 1 diciembre 1921

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.

BIBLIOTECA NACIONAL · SECCIÓN DE REVISTAS

Convocatoria.

Para tratar asuntos de verdadera importancia se cita a los delegados de garage a una reunión, que tendrá lugar el lunes, día 19 del corriente, a las diez y media de la noche, en su domicilio social, Abada, 2.

En los garages que no hubiera nombrado delegado, podrá acudir un socio que lo represente,

LA DIRECTIVA

Sobre el tráfico.

¿Qué medios podríamos emplear para que la circulación se organice?

Con esta pregunta quisiéramos dirigirnos a nuestros compañeros, a los industriales de carruajes, a las autoridades competentes, a quienes tuvieran la suficiente capacidad e influencia para que esta cuestión batallona para nosotros se abordara por completo.

Este es un tema que tiene palpitante actualidad en cada momento...

Nosotros ya hemos expresado los errores de la circulación, hemos expuesto al público y a las autoridades los medios de evitarlos, hemos hecho campañas encaminadas a este fin, y las cosas, lejos de mejorar, empeoran abrumadoramente. Comenzada la temporada invernal con su habitual aglomeración de vehículos en las calles, necesitaba Madrid, al igual que otras capitales europeas, una organización consciente y ordenada, lo exigen las circunstancias; pero se precisaba otras gentes que las encargadas actualmente, con mayor solvencia moral y ajenas a caciquismos de partidos políticos. En el pasado número de La Velocidad se abogaba por la desaparición de la Comisaría de carruajes, si esta institución persistía en entorpecer con su sistema y ne-

25 JUN 1979

© Biblioteca Nacional de España

gligencia la organización de los carruajes. Por inútiles también fueron suprimidas en otros países (de los que tenemos la necesidad de tomar ejemplo) otras instituciones tan inservibles como esa que se cobija en el antiguo caserón de la Plaza Mayor, y sustituidas fueron por otras de más práctica y útil existencia. Nuestros compañeros de la capital de la República Argentina se ocupan constantemente de la cuestión del tráfico, y una de las principales campañas que sostienen es relacionada con motivo de las reformas (que al parecer empeoran la cuestión) del reglamento de *circulación* y *estacionamiento* de vehículos, porque juzgan ellos (los chauffeurs de Buenos Aires) más perjudicial la reforma que el reglamento vigente. Y nuestros camaradas insertan en su revista *El auto Argentino*, las opiniones de los jefes de la Sección Tráfico de la Policía de la capital, y al leer sus razonamientos (que no copiamos por demasiado extensos) nos convencemos de que aquellas autoridades, además de que se ocupan de un asunto de gran interés para los ciudadanos, demuestran conocer las cuestiones de que están encargados. Nosotros no podemos esperar nada práctico de las autoridades municipales, porque nada les interesa que no sea su medro personal y particular; de ahí que hagamos la pregunta a nuestros camaradas y a cuantos quieran remitirnos alguna contestación razonada: ¿Qué medios podemos emplear para que la circulación se organice?

Rogamos colabore usted en este periódico sobre estos asuntos del tráfico.

Las autoridades ya conocen o deben estar enteradas de la necesidad que implica el reformar el reglamento anodino y anticuado de carruajes, el ordenar el desbarajuste que existe en las calles, por la enorme concurrencia de carruajes, y mayor trastorno se avecina con el proyecto de línea de autobuses cuando estén en circulación.

Algunas disposiciones del nuevo «Code de la Rente» francés dice así:

Para los coches de turismo y camionetas no existe limitación de velocidad...

. . . . . .

En los grandes camiones, la velocidad será limitada proporcionalmente a su peso.

Cualquier clase de animales abandonados en la carretera constituirá un delito para su propietario, del que tendrá que responder ante los Tribunales.

Así es que sería necesario que nuestros compañeros estudiaran la cuestión, las deficencias que observan en el vicioso sistema de circular y nos comunicaran las modificaciones pertinentes, con el objeto de que procuremos hacer corregir aquello que entorpeciera la justa necesidad de ejercer nuestra profesión en la calle. Para tal objeto quedan ofrecidas las columnas de este periódico, a la espera de la colaboración ilustrativa e informativa del problema del tráfico y su mejor organización.

LA R.

Reparación y construcción de acumuladores, dinamos, motores, disyuntores y magnetos

Todos los trabajos son garantizados.

JORGE JUAN, 8

ELECTRICIDAD EN AUTOMÓVILES

FRANCISCO MARTÍNEZ COLLAR

PONZANO, 12 (antes 25).—MADRID

© Biblioteca Nacional de España

Centro protección Chauffeur

«Buenos Aires, 25 de octubre 1921.

Sr. Presidente de la Asociación de Chauffeurs «La Velocidad».

Madrid.

Estimado colega: La Institución que presido ha construído en la calle Ascuénaga, número 718 de esta ciudad, su edificio propio, en el que quedarán instaladas, proximamente, las dependencias del Centro.

La C. D. ha resuelto festejar el acontecimiento que representa un nuevo éxito en la vida de la Sociedad, con un festival a realizarse oportunamente. Sería el deseo de la C. D. y de los demás asociados, que esa Sociedad amiga estuviera representada en el acto de la inauguración por una Delegación que compartiera con nosotros la alegría del nuevo hogar, que es a la vez el hogar de ustedes; a tal efecto, se le comunicará telegráficamente el día que tendrá lugar el acto.

Deseando que esa Institución resuelva favorablemente nuestro pedido, que es el de todos nuestros consocios.

Le saluda con toda consideración, en nombre de esta C. D. y en el mío propio,

El Presidente, *Nicolás Díaz Pérez.*»

Evocación...

Mi ideal generoso, pletórico de amor y belleza..., que enciende el alma iluminándole el porvenir de la redención humana... ¡Que tiene la virtud y la fuerza de templar caracteres y energías...; que eleva el espíritu, predisponiéndolo al combate...; que da calor y esperanza en la vida...; que desafía las miserias del egoismo y de la ambición, del despotismo y la mentira... para que tome ubicación permanente la verdad y la justicia!...

¡Ideal mío, basado en la superioridad del sentimiento humano, efecto de la cultura y del corazón templado al contacto de las aspiraciones colectivas... y que eres la expresión más soberana de toda la grandeza que anida en el fondo del corazón humano...! ¡A ti, únicamente a ti, evoco en las cruzadas de la vida y en las horas más recias de la batalla, porque eres la religión del amor y del progreso!

DEMETRIO BUIRA.

AUTOMOVILISTAS

¿QUERÉIS evitar el desgaste de vuestros motores y aumentar su potencia?

Emplear los aceites AUTO-NEPTUM-OIL y conseguiréis vuestros deseos. Tipos especiales para Motores de grandes revoluciones y sin válvulas. Aceite incongelable para Camiones y Automóviles. Grasas consistente Americanas y Grasa Grafitadas Anti-Óxidas, indispensables para Camiones y Automóviles. Aceites industriales para toda clase de máquinas.

GARANTIZAMOS nuestros lubrificantes puros de origen

ABASCAL, 19, Y ALONSO CANO, 25

TELEFONO 14-38 J.

© Biblioteca Nacional de España

Los carruajes de antaño a hogaño.

Comentarios.

II

A partir de la muerte de Felipe II hay una gran laguna en lo que se refiere al asunto que tratamos, o sea el hallazgo y comentario de las disposiciones relativas al rodaje de vehículos, y de aquellas otras encaminadas a reglamentar y ordenar las condiciones que los conductores habían de reunir.

Bien es verdad que no estaba «la Magdalena para tafetanes», como se suele decir, pues en el dilatado y desastroso reinado de Felipe III, Madrid estaba en la más honda miseria, y los regidores y corregidos tenían bastante que hacer con procurar dinero para cubrir las necesidades de la villa, si bien el remedio, parecido a los que hoy buscan nuestros concejales, fué el de elevar los precios de los comestibles uno o dos maravedises por libra.

Pero lo verdaderamente triste era que tales subsidios, que se conseguían esquilmando más y más al pueblo, no se empleaban en sus verdaderos fines; pues precisamente en época tan pobre fué cuando el duque de Lerma, ambicioso favorito del inepto y debilísimo rey, inventó una nueva renta para la Corona, dándole el pintoresco nombre de «Chapines de la reina».

Por fortuna, hechos tan vergonzosos no podrán repetirse en los tiempos actuales, y serán imposibles cuando cada ciudadano conozca y practique sus deberes y haga respetar y cumplir sus derechos.

Volviendo a nuestro asunto, hallaremos que tan sólo se ocupaba el Concejo de cuidar el pavimento de las calles y de hacerlas transitables cuando se aproximaba algún acontecimiento palaciego, como en 1599, en que para el recibimiento de doña Margarita, esposa del monarca, se hizo calzada de piedra desde la cruz del camino de Alcalá hasta el empedrado viejo; se recorrió el empedrado de las calles principales y se derribó el atrio de la iglesia del Salvador.

No hace muchos años, y con motivo de la visita de ciertos personajes extranjeros, también se hicieron chapuzas en las calles de Madrid.

Después de que el rey, reparando su anterior equivocación, acordó el traslado de la Corte desde Valladolid a Madrid, ya en los últimos años de su reinado, se mandó que no pudieran transitar en coche señoras que no fueran calificadas (esto es, principales, de la clase pudiente, burguesas), y aun éstas no habían de ir tapadas, y sí acompañadas de sus padres o esposos. Esto no dice mucho en pro de la moralidad de aquellas señoras, si bien puede obedecer tal medida al carácter hipócrita de aquella época, que se pagaba por aparentar al exterior virtudes y cualidades que realmente, y ahondando un poco, no eran sino los vicios seculares en toda sociedad autócrata.

También se prohibió hacer coches sin licencia del presidente del Consejo de Castilla, y se mandó que los hombres fuesen en coche lo menos posible *¡para que no se afeminaran!*

¿Qué tal?

Los hombres de la época tampoco salen muy bien parados con esta disposición.

¡Pero, señor! ¿Qué pasaría en aquellos coches, que las mujeres habían de ir destapadas y en unión de sus deudos, y en cambio los hombres se afeminaban?

En el reinado de Felipe IV, más lamentable que el anterior, se siguió la misma norma de ocuparse de la limpieza, ornato y arreglo de las calles tan sólo cuando visitaba Madrid algún personaje. Así, cuando en 1623 vino el príncipe de Gales, se taparon las bocacalles que desembocaban en las que había de seguir la comitiva, para que no se interrumpiera la marcha de los coches, y cuando el bajá de El Cairo envió un embajador, se arregló el pavimento de algunas calles para facilitar el paso de los

© Biblioteca Nacional de España

coches de la Casa Real, que llegaron en busca del huésped hasta Villaviciosa de Odón.

El hecho de ocuparse los historiadores de estas minuciosidades, demuestra que el abandono de cuanto se relacionaba con la policía de las calles era completo, pues de otro modo no hubieran encontrado digno de anotar que se empedrase una calle o se arenase otra, o se mandara cegar la letrina de cual otra.

Y nada más encuentro en este reinado ni en el siguiente del desdichado Carlos II, último de los Austrias, que tan nefasta memoria dejaron de su paso por el Trono.

Sólo como curiosidad diré que el célebre y galanteador marqués de Villamediana fué muerto yendo en su coche.

Cuando el conde duque de Olivares fué destituído, huyó de Madrid saliendo oculto en su coche, con las cortinillas caídas y por calles excusadas.

Cuando el famoso jesuíta padre Nilhar marchó expulsado de la corte, el público arrojó piedras al coche, y el ladino fraile sonreía, diciendo socarronamente: «¡Ya me voy, hijos, ya me voy!

Y cuando Felipe IV se preparó para acudir a sofocar la rebelión de Cataluña, hizo un llamamiento al patriotismo de los madrileños, y éstos se sintieron tan patriotas, que dieron armas, dinero y caballos; éstos tan por completo, que los coches quedaron sin poder rodar por falta de bestias.

Por los detalles se conocen las personas, y lo mismo se puede decir de las sociedades, sin temor a equivocarse al juzgarlas.

Este cúmulo de medidas ridículas, estas pequeñeces, el abandono del Concejo y las omnímodas facultades de los reyes, nos hacen comprender fácilmente el carácter odioso de la época de los Austrias, de vanidad, ostentación e hipocresía en la clase alta, y de vergonzosa mansedumbre en el pueblo, que acudía contento y humilde a la puerta de los conventos a recoger la clásica *sopa boba*.

Lo único que perduró siempre fué el carácter jovial y dicharachero de los madrileños, que «tomaba el pelo» del rey abajo, y que comentando la inútil actuación de un señor llamado don Juan, que pasó por el Concejo algún tiempo antes el famoso alcalde Ronquillo, sin hacer otra cosa que aumentar el precio del pan y el de varios comestibles y llevar al Retiro la estatua ecuestre de Felipe III, que hoy está en la Plaza Mayor, y entonces en la fachada de Palacio, dijera con singular gracejo este pareado.

¿A qué ha venido el señor don Juan?
A bajar el caballo y subir el pan.

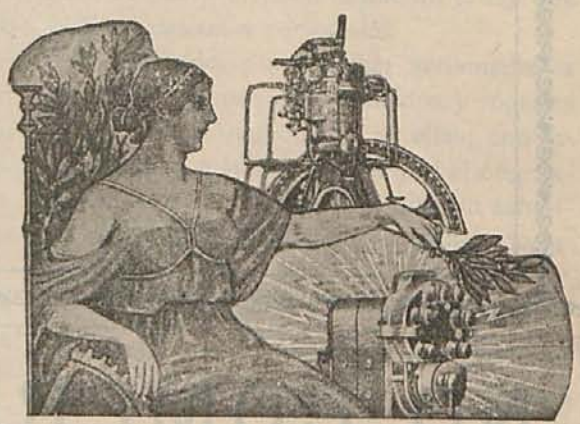
EUSEBIO ALVAREZ VICTORIA.

JOSÉ ECHAVARRÍA

INGENIERO ELECTRO-MECÁNICO

Constructor de aparatos de precisión, magnetos y dínamos. — Preparación de motores de todos sistemas,—Tableros transformadores. — Aparatos de cirugía. — Colectores. — Armaduras. — Baterías de todas tensiones. Automáticos. — Contadores kilométricos. — Piezas al modelo de todas formas.—Condensadores. — Planos y disposiciones

Cardenal Cisneros, 46
MADRID



Marca registrada.

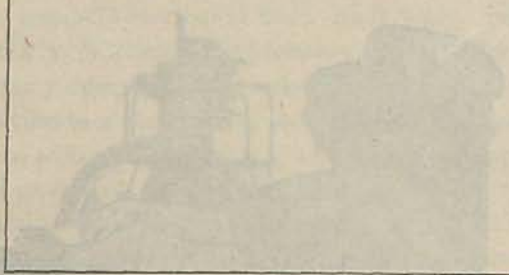
© Biblioteca Nacional de España

Neumáticos "FISK"

VENCEN

por su resistencia y calidad

a todos los conocidos



NO COMPRAR OTROS

© Biblioteca Nacional de España

Nuestras reuniones.

Debemos insistir en lo que ya se ha dicho en otra ocasión en estas mismas columnas.

Nuestras Asambleas serán cada vez más movidas en apasionadas discusiones, hijas naturales de la consistencia enorme que ya tiene la organización y del acendrado cariño que a la Sociedad tienen sus asociados.

Son símbolo de vida y prosperidad todo movimiento y toda agitación. Y aunque todo apasionamiento tiene buena fe, no será ocioso advertir que la inconsciencia ejerce su influencia en ciertos y determinados momentos, que serán perjudiciales si los socios de mayor sentido social faltan a nuestras reuniones. Ahora más que nunca urge acudir a las Juntas generales. Los que desean destruir este gran organismo aprovecharán toda ocasión y apelarán a todos los medios para conseguirlo. Pero tenemos la certidumbre que perderán lamentablemente el tiempo. El buen sentido ha de imponerse siempre, y los miles de asociados que pertenecen a «La Velocidad» sabrán sobreponerse a las pequeñas pasiones, que todo lo trastorna, para presentarse reflexivos y conscientes ante todos los acontecimientos sociales que sea preciso solventar.

Creemos con estas líneas interpretar el pensamiento de la inmensa mayoría, y por eso reclamamos para las Asambleas la necesaria cordura y el buen orden en las discusiones, sin que esto signifique en modo alguno limitar ni disminuir en un ápice el derecho de crítica y de fiscalización que tan útil y necesarios son para toda Asociación progresiva. Quienes piden cuentas a la Directiva, quienes fiscalizan sus gestiones y sus actos y critican sus defectos para que estos se corrijan hacen una labor meritísima y en todos conceptos útil; pero frente a la mala fe en acecho, frente a las insidias de nuestros enemigos sociales conviene eliminar todo aquello que pueda servir de argumento a las autoridades, a los patronos y a los inconscientes para juzgar equivocadamente una organización que es modelo y que tiene que ser ejemplo de Sociedades en su clase. No debemos hacerle el juego al enemigo, no debemos hacer fatigosas nuestras Asambleas para que el cansancio y desaliento nunca reine en los concurrentes.

Nuestras reuniones colectivas deben resultar, si no un ejemplo de cultura, cosa harto difícil en una Asamblea numerosa y heterogénea, por lo menos sensación de que sabemos conducirnos con cierta ecuanimidad de juicio y de expresión.

Es necesario suprimir de nuestras costumbres los denuestos, las interrupciones no consentirlas, y en ningún debate, por muy enérgico que sea, usar de la palabra, no siendo consentida por la presidencia, y usar de dicho derecho solamente cuando consciente se sepa ejercerlo.

La labor más útil de una Asamblea la hacen los que saben escuchar.

Y si nuestro criterio es derrotado por la mayoría, no debemos hacer ostentación de mal humor, pues podemos ser los equivocados, y de triunfar nuestras intenciones se podría irrogar un gran perjuicio para todos. También nuestra Directiva, al presentar los asuntos a debatir, tiene que ser concreta y concisa, que en ello está muchas veces la ecuanimidad de la Asamblea, pues las nebulosidades en las explicaciones despiertan suspicacias que siempre son perjudiciales.

Hay que discutir razonando; hay que escuchar con tolerancia; hay que pensar en el bien colectivo en todo momento y hay que huir de pasiones personales.

Me permito, pues, llamar seriamente la atención de todos los asociados y rogarles asistan a las Asambleas y en ellas, con inteligencia y método, laborar por el engrandecimiento de nuestra clase, que tan zaherida está por enemigos más o menos declarados.

Un Asociado.

AVISO Vuestro compañero y amigo **Moisés Velasco** tiene el gusto de ofreceros su nuevo garage, en la calle de Ponzano, número 27, donde encontraréis comodidades y toda clase de accesorios para automóviles.

© Biblioteca Nacional de España

El odio a la infancia.

Si don Eduardo Benot defendiendo a los viejos y don José Selgas abogando por la infancia existieran, se pondrían, sin duda, de acuerdo en defensa de los niños. En los tiempos que corremos todo parece ir contra los seres de corta edad.

Los niños, que son el anuncio de las generaciones futuras, que son siempre una esperanza viva, que son un encanto en los paseos y la alegría en el hogar, tienen su enemigo en la misma sociedad que los alimenta y procrea.

Se odia a la infancia.

La sociedad capitalista con sus egoísmos de clase, con el precio que ha puesto a cada vida que nace, le ha declarado la guerra implacable a la infancia. Un rapaz es un estorbo; los hijos son una carga inaguantable... Los niños comienzan a no gustar a las gentes, y lo que es más desconsolador, ni a las mujeres. Parece que todos hemos nacido ya hombres. Y la infancia conoce sin duda esta hostilidad y le vuelve la espalda a la inocencia casi desde que nace. Y las mismas gentes que sienten hostilidad hacia los niños porque son niños, se asustan ante las precocidades de esos hombres de diez años y esas mujercitas de doce abriles.

Por la fuerza de las circunstancias y ante los Herodes modernos que niegan el derecho de vivir a toda existencia nueva, Malthus se abre camino en su teoría restrictiva. El afán de todos los matrimonios es no tener hijos; cuando un hijo nace en un hogar humilde es una desgracia.

La sociedad capitalista, después que cometió el gran crimen de matar en una guerra inhumana a la mayor parte de la juventud, comete otro más monstruoso aún: el de negar el derecho de nacer a generaciones enteras que procedimientos químicos y las obtenciones antinaturales evitarán su procreación.

ANTONIO GARCÍA

ACCESORIOS DE AUTOMÓVILES

Representación de varias fábricas alemanas de útiles de precisión.—Herramientas, gatos, juegos de llaves fijas y accesorios en general a : : : : precios sumamente baratos : : : :

FARMACIA, 14.--MADRID

Avenida de los Fueros, 71.--ZARAUZ

(GUIPÚZCOA)

COMPRA, VENTA Y ALQUILER DE AUTOMÓVILES

© Biblioteca Nacional de España

Las subsistencias se elevan cada vez más.

No existen escuelas, ni cantinas, ni protección a la infancia.

En casi ninguna casa de Madrid se consienten niños por los caseros. A muchos obreros se les niega el trabajo porque tienen hijos.

En todo el ambiente social se respira odio hacia la infancia.

No se puede nacer. Como en el cuento del convento. Una boca más es una ración menos. Parece que no se quiere empalmar una generación con la otra por miedo a que los que nazcan *nos quiten el comedero*. Esta civilización moderna del *tanto por ciento* no consiente que haya infancia y los niños que lo comprenden dejan de serlo cuando nacen. Niños se encuentran en las casas de juego y en los prostíbulos; niños en las casas de prostitución; pequeños hombres y pequeñas mujeres se mezclan en todos los vicios que la sociedad ampara. No existen niños. Mejor dicho, no se les deja que existan. Como no se ampara a la infancia, como no se consiente ni se puede sostener la existencia de pequeños seres, es condenarlos a que no deben nacer. Como Saturno, tendremos que comernos a nuestros propios hijos...

No obstante, la juventud que viene detrás de nosotros, con su obligada precocidad no recogerá la herencia de esta sociedad decrépita y sabrá imponer su vigor de primavera dando a la humanidad otra sociedad más justa y más humana.

ANGEL M. MARTÍN.

Santiago Jiménez

Compra-venta de cámaras y cubiertas usadas de automóviles

Cardenal Cisneros, 7.-Teléfono 12-09 J.

MADRID

JUAN CIORDIA

GARAGE CONTINENTAL

CONCESIONARIO AUTOMÓVILES ELISALDE

Marina, 4.-SAN SEBASTIAN

GARAGE CIORDIA

Sucursal en Bilbao:

Calle de Henao, 54

Concesionarios automóviles ELISALDE

Exposición y venta: BERASTEGUI, 2

© Biblioteca Nacional de España

SASTRERÍA DE SPORT

MOISÉS SANCHA

(S. A.)

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

Sección de porteros

	Pesetas
Levitón azul, verde o negro, botones de corona, letras enlazadas o lisas ..	250 a 500
Pantalón con vivo	50
Gorras dos vivos y bordados	17
Uniforme de americana con gorra bordada, paño de primera y forros especiales de gran abrigo.....	225

Sección de criados

Traje de frac en vicuña, armeur o lasticotín.....	200
Chaleco de rayas, con mangas, para la limpieza.....	40
Pantalón gris, para la limpieza	40

Sección de cocheros y lacayos

Levita y pantalón.....	225
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

© Biblioteca Nacional de España

Preguntas inofensivas.

A qué influencia obedece el que la calle de San Alberto no se abra al tráfico rodado, por lo que quedaría descongestionada la calle de la Montera?

¿Habita allí algún personaje influente?

¿Lo prohibirá la «Chelito», que hace reconstruir su teatro al final de dicha calle?

Convendría enterarse, porque se haría más beneficio al vecindario dando salida por la enlosada calle a los carruajes, que destinarla al negocio particularísimo de los industriales que allí ponen sus mesas y mercancías. Ínterin se concluye el segundo trozo de La Gran Vía, dar acceso a la plaza del Carmen, y de allí a las demás calles adyacentes, se haría un poco por la organización del circulado de carruajes.

¿Por qué no se consiente circular carruajes por la calle de San Alberto?

¿Quién habita en ella?

Prometemos preguntárselo a D. Valentín Fernández, ilustrísimo delegado de carruajes.

* * *

¿Qué personaje que tiene un padre influente demuestra marcado interés porque la *escuela engaña bobos* (que usurpa el nombre de Instituto técnico de automovilismo), persista para ignominia nuestra? Pasar por personas austeras y hacer alardes de moralidad, y luego amparar negocios sucios y perjudiciales para el público, nos parece impropio, no solamente del *hijo de su* padre, sino también indigno de personas decentes.

Diremos quiénes son los negociantes que, aprovechándose de su influencia política, estafan a muchos ignorantes.

* * *

¿A que no adivinan ustedes qué magistrado fué el primero que inventó la moda de detener y encarcelar a los chauffeur?

¿Y a que no adivinan tampoco en qué artículo se basan, de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, para la detención preventiva de los conductores de automóviles?

No es fácil adivinarlo, pues leída por nosotros toda la susodicha ley, nada se encuentra, a nuestro juicio, que indique la detención preventiva a quienes indenominadamente sufren un accidente en el tráfico. ¿Estará contenida la indicación en la segunda parte del artículo 503?

¿Acaso no quede excluído con el siguiente artículo de la misma ley, si, como creemos, no existe animosidad contra los conductores por parte de los señores jueces?

No quisiéramos ver convertida una moda en sistema.

* * *

Y ya que de los señores jueces hablamos, insistamos en alguna pregunta más.

¿Por qué se olvidarán tan amenudo del artículo 528, párrafo segundo de la ya mencionada ley, para conceder la libertad provisional de los conductores? Porque ya va siendo hora de que con nosotros se cumpla la ley.

* * *

¿Qué opinarán los señores jueces cuando prestan servicio al Juzgado de guardia, ahora que por obra milagrosa obtuvieron automóvil para el servicio del Juzgado, ¿qué opinarán de las *educancias* de los peatones, de la anarquía que existe en el circulado de Madrid, de los causantes de que las traseras de todos los carruajes vayan adornadas de niños, de que los coches sean toreados por chicos y grandes, y que no haya en Madrid ni delegado de carruajes, ni guardias de ídem que sepan cómo y por dónde tiene que circularse?

Creemos que su opinión, yendo ya en *auto* y viendo las cosas por sus ojos, será más benigna para los conductores.

Así lo tenemos que creer, si juzgamos el hecho de que los aludidos señores, al elegir un automóvil en vez de una tartana, no juzgarán al carruaje de tracción mecánica un artefacto dañino, sino un Instrumento práctico, de gran utilidad, casi imprescindible, para cumplir con verdadera actividad y verdadero celo las funciones de juez de guardia en la vida moderna.

El Piñón de Ataque.

© Biblioteca Nacional de España

La fábrica de chaffeurs.

DIARIAMENTE viene en la Prensa, y más aún en la Prensa llamada democrática, unos anuncios de gran relieve y no pocos artículos a tanto la línea ensalzando, con mentida gazmoñería una *escuela* (?) *de choffer*.

Ya publicamos en otra ocasión documentos relacionados a esta fábrica de *atropelladores*, denunciando el hecho para que las autoridades suspendan, no las escuelas, que si tales fueran no objetaríamos nada contra ellas, sino esos negocios oscuros que con el nombre de escuela se estafa a quienes incautos capitulan y son un peligro para la seguridad de los peatones. En un largo artículo publicado en *La Libertad*, que de pagarse como se pagan estas cosas no costaría menos de tres mil pesetas, se informaba del instituto estafador en tan fantásticos absurdos como si el público que lo lee estuviera en Babia. En una pista que no excede de las dimensiones de un solar y sin ningún obstáculo, naturalmente, que se asemeje en lo más mínimo de los millares de entorpecimientos que se presentan a cada momento al conducir por el centro de la población, afirman los informadores que practicando allí (unos momentos en un cacharro indecente), ya puede un conductor darse cuenta y aprender bajadas y subidas de puertos, pasos a nivel, revueltas y cuantos inconvenientes se encuentran en la conducción en carreteras y poblaciones...

Y nuestras autoridades tan frescas.

Y nosotros tan sin sangre.

Y el «aliguí» continúa.

Y la *escuela* persiste.

Y sigue denigrándonos.

¿Hasta cuándo?

Antonio Sancho

Neumáticos de automóviles

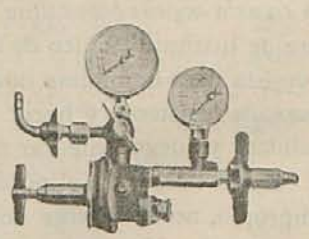
Lagasca, 55. Madrid

TELEFONO 405 S.

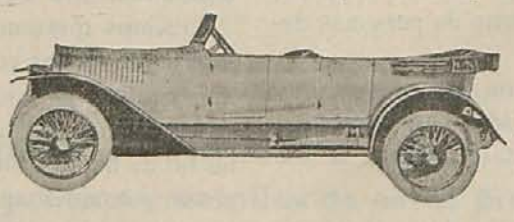
Rafael Jimeno

Mecánico-Automóviles

Reparación y reforma.—Forja, ruedas y ballestaje.



Reglaje y distribución

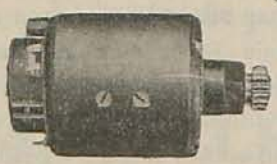


Autógena

Acero

Fundición

Aluminio



Alumbrado, Arranque, Carga Acumuladores, Engranes, Torno y Ajuste

Calle de Velázquez, 49.- MADRID

© Biblioteca Nacional de España

De automovilismo.

La producción anual se acerca en los Estados Unidos a dos millones de vehículos.

Pocas personas se dan cuenta exacta del estupendo crecimiento de la industria del automóvil en los Estados Unidos, durante los últimos años. Para apreciar el desenvolvimiento a que ha llegado esta industria, es necesario conocer algunos datos recientes. Por ejemplo, en el año de 1919 la producción de vehículos automóviles en las fábricas norteamericanas fué de 1.974.016 coches, total que incluye 316.364 destinados a fines comerciales. Al terminar ese mismo año, el número de los registrados en Estados Unidos ascendía a 7.558.848, incluyendo los camiones. Como, según las leyes de los varios Estados, no puede usarse ningún vehículo automóvil en este país sin haberlo registrado previamente, la cifra indicada muestra con matemática exactitud el número de vehículos que están en servicio activo en toda la extensión del país. Conforme a los datos estadísticos, se calcula que al terminar el año en curso los Estados Unidos tendrán un auto por cada catorce habitantes; una proporción extraordinaria si se la compara con la de otros países.

El valor de los camiones y de los carruajes de pasajeros construídos durante el último año fué de cerca de dos millones de dólares, cifra que probablemente es casi igual a la total riqueza de ciertos pequeños países. En el mismo período, los vehículos norteamericanos consumieron más de 51 millones de gallones de combustible y usaron 59.600.000 neumáticos.

El total de personas empleadas en la fabricación de automóviles fué de 651.450, mientras que hace diez años no era sino de 85.000, aproximadamente. Estas dos cifras muestran por sí solas el enorme crecimiento de la industria automotriz norteamericana. El capital invertido en ella llegaba a la suma de 1.802.302.862 pesos, que sólo puede compararse por su magnitud con las sumas de los grandes empréstitos de guerra.

El mismo año a que se refieren todos estos datos, había 131 fábricas destinadas exclusivamente a la construcción de automóviles de pasajeros, y 268 que se consagraban a la fabricación de camiones.

Los agricultores norteamericanos eran

CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE RADIADORES

SANTIAGO GARCÍA

9, General Alvarez de Castro, 9

Teléf. 23-19 J. MADRID

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

LA VULCANIZACIÓN, de EMILILIANO BERMEJO

Construcción de toda clase de artículos de goma. **AYALA, 20,** (esquina a la plaza de la Paz) **Madrid.** Especialidad en la vulcanización en frío. Esta casa garantiza los trabajos.—Avisos: **Teléfono 28 S.**

© Biblioteca Nacional de España

dueños de 2.366.475 automóviles, cifra que revela hasta qué punto se ha extendido en la industria agrícola el uso de los métodos modernos de transporte. La construcción de buenos caminos en la mayor parte de las regiones del país ha permitido que se alcance gran progreso.

Las cifras indicadas no incluyen las fábricas y establecimientos de accesorios. En 1919 el valor monetario de estos artefactos era de 621.722.048 pesos, suma que es casi el doble de la que representa el empréstito de guerra de los Estados Unidos a Bélgica, por ejemplo.

Las cifras que alcanzó la producción de automóviles desde 1909 revelan el crecimiento de esta industria en los últimos años. En 1909 los Estados Unidos se enorgullecían de poder construir aproximadamente 127.731 vehículos automóviles; pero cinco años más tarde no fueron ciento y tantos mil, sino 569.045 vehículos los que salieron de las fábricas; un año después, 800.000, y en 1916 sumaron 1.583.617, aumentando continuamente, salvo en 1918, el año de la guerra.

Una ligera ojeada al comercio del automóvil en pequña escala, revela algunos otros hechos interesantes. En 1920 había en todo el país más de 32.000 negociantes en automóviles de pasajeros y más de 36.000 «garages». Añádanse al número de agencias vendedoras de carruajes de pasajeros 18.336 negociantes en automóviles industriales, y se tendrá un total de 50.000 establecimientos en que el público de este país compra sus carruajes y sus camiones. Puede mencionarse también que había 43.000 establecimientos destinados a la venta de accesorios de automóviles, e indudablemente esta cifra aumentará cuando menos en 10 por 100 en el curso de este año.

Echeverría Hermanos

Nuevo Garage Hispano Zuiza

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

M. SANCHO

Automóviles CHANDLER (seis cilindros), HUPMOBILE (cuatro cilindros), CLEVELAND (seis cilindros) y MATAS (cuatro cilindros).

CASA CENTRAL:

Martínez Campos, 9, MADRID (10).--Teléfonos: Garage, J. 127; Oficinas, J. 17-37

Direcciones telegráfica y telefónica: MARSANCHO-MADRID

Claves: A. B. C. 5.ª edición mejorada y particulares.

SUCURSALES:

BARCELONA: Paseo de Gracia, 102. — BILBAO: Alameda de Urquijo, 12.—SANTANDER: Garage SANCHO.—GIJÓN: Cifuentes, 2 y 4,—VIGO: García Barbón, 39.—SEVILLA: Gravina, 21. GIBRALTAR: Irish Town, 63

© Biblioteca Nacional de España

Noticias.

Fallecimientos.

Tenemos el sentimiento de comunicar a todos los compañeros el fallecimiento de nuestros camaradas Francisco González, número 80 de la Asociación, y Leovigildo Sastre, número 1.444.

A sus respectivas familias les mandamos la expresión de nuestro gran sentimiento, acompañándole en su justa pena por la irreparable pérdida.

Suscripción a favor del compañero Antonio Dorado, recaudada durante el mes de noviembre.

Suma anterior, 691,70 pesetas; Julio Pérez, 2; Julián Cano, 2; José Torrijos, 2; Angel Rodríguez, 5; Arturo Martín, 5; Raimundo Santos, 2,50; Garage Ferraz, 74; Juan Bautista Almarra, 2; Vicente García, 5; Ricardo Encina, 1; Modesto Seco, 2; Federico Ortiz, 2; Paulino Seco, 2; Francisco Burguillo, 2; José Fernández López, 2; Antonio Mulex, 5; Francisco Puebla, 2; Andrés García, 2; Guillermo Puebla, 2; Jesús de la Fuente, 2; José López Villares, 2. *Total, 743,20 pesetas.*

Baltasar Sanrigoberto

Agente de la Fábrica S. A. CAUTCHOUC INDUSTRIAL.

(SUCESORES DE R. CATIN)

Sección de Automóvil

Garage y talleres: Calle de Trafalgar, 23

TELEFONO J. 544.

Automóviles y ciclos.—Accesorios en general.—Alquiler de Automóviles en abono o servicios sueltos.—Compra, venta y cambio de Cámaras y Cubiertas.—Reparación de las mismas.

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

TALLER MECÁNICO DE JOSÉ DEL MORAL

REPARACIÓN DE TODA CLASE DE COCHES :: ESPECIALIDAD
— EN TRABAJOS DE TORNO Y PIEZAS DE RECAMBIO —

Hermosilla, 30. Tel. S. 17-24

Ventas de lubrificantes. Esencias. Gomas de todas clases y accesorios en general

© Biblioteca Nacional de España

FABRICACIÓN DE TODA CLASE DE ACCESORIOS PARA

AUTOMOVILES

Especialidad en radios para automóvil, frenos para bicicleta y herramientas de todas clases.

ECHEVERRÍA Y URAIN

EIBAR (Guipúzcoa)

Para pedidos y condiciones dirigirse al Representante General en España:

JOSE JUNQUERA

OLOZAGA, 12

Teléfono 595 S. **MADRID**

© Biblioteca Nacional de España