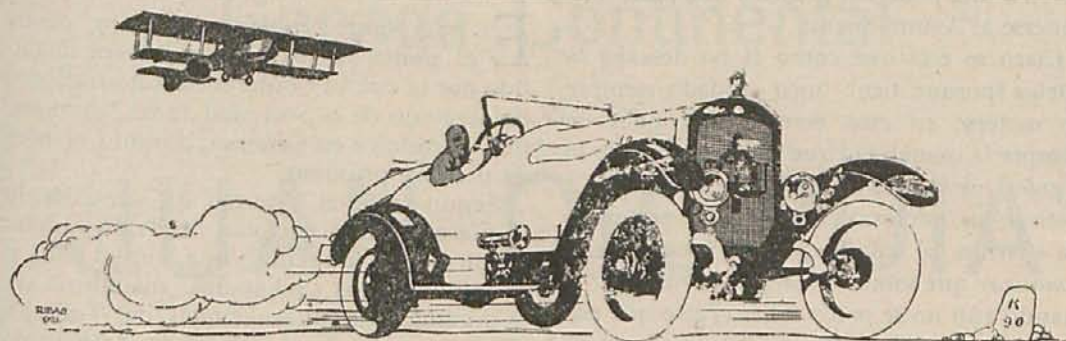




LA VELOCIDAD

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.

Convocatoria

Esta Sociedad celebrará Junta general ordinaria los días 12 y 14 de julio, a las diez y media de la noche, en su domicilio social, Abada, 2, segundo, para tratar el siguiente orden del día:

- 1.º Lectura de actas.
- 2.º Lectura y aprobación de cuentas del segundo trimestre de 1922.
- 3.º Gestión de la Directiva y delegado.
- 4.º Preguntas y proposiciones.
- 5.º Elección de cargos.

La Directiva.

A Dios rogando...

PARODIANDO al filósofo francés que decía que si no existiera Dios habría que inventarlo, tendríamos nosotros que decir lo mismo del jefe supremo de los destinos de «La Unión de Cocheros». Tan necesario es a «La Velocidad», tan útil nos son sus insidias, sus calumnias, las falsas apreciaciones que lanza contra nosotros, que de no existir tan divertido personaje tendríamos que mandar que nos fabricaran uno... por el estilo.

Con él tenemos lo que queremos; sin su ayuda nada podríamos hacer... «La Velocidad» es poderosa y fuerte, tiene vida próspera, atiende a sus asociados y va haciendo labor ininterrumpida de organización, pero le faltaba la propaganda, la divulgación que precisa las cosas importantes y nos ha surgido un propagandista en el jefe inapelable de Cocheros.

Hacia mucho tiempo que nuestro buen amigo el director de Cocheros no daba motivos a la Prensa para que barajara su nombre, y aquello de «los oficios de huelga que se presentan...», los oficios de huelga que se retiran...», que aprovechó la oportunidad de una pequeña escaramuza surgida en el personal del Metropolitano, y en seguida pensó en una

huelga general, en la que haría morder el polvo a una poderosa empresa que pudo imponerse al Ayuntamiento.

Claro se está que como él no deseaba la huelga (porque tiene buen cuidado siempre no meterse en esos berenjenales, pues da siempre la casualidad que le convencen de lo ilegales que son las huelgas, que acaba por... «retirar los oficios»), sino lo que pretendía era «darnos la batalla», según frase suya, y demostrar que somos *disidentes* y *traidores*. Y cuando aún no se podía saber el giro que podía tener el conflicto planteado, escribe en su Boletín que «La sociedad *disidente* «La Velocidad» ha empezado a traicionar la justa y legítima causa de los trabajadores».

¡Pero qué ganas tiene este hombre de que sean traidores los *chauffeurs*! ¿Cuándo, ni cómo hemos traicionado nunca nosotros? ¿No dijo usted que los *chauffeurs* no tienen nada de traidores?

Le consta al jefe indiscutible de Cocheros que nosotros somos luchadores con conciencia de clase.

Lo saben los cocheros, los *chauffeurs* y la Casa del Pueblo... Y si insiste usted en esas majaderías hace el más espantoso ridículo. Además, nadie puede traicionar una huelga del jefe de Cocheros, sabiendo todo el mundo cómo termina dicho personaje las huelgas: «retirando los oficios» y dándose por convenido en la indispensable junta borrascosa que al final se celebra siempre.

El caso es justificar lo injustificable.

A Dios rogando, y con el mazo dando...

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Comprad neumáticos «Nacional» y agradeceréis el consejo.

El problema del paro mundial

El importante problema del paro, desde el punto de vista mundial, será discutido por la cuarta Conferencia Internacional del Trabajo de la Sociedad de las Naciones, que se reunirá en Ginebra durante el mes de octubre próximo.

Según prevé el Tratado de Versalles, la Conferencia Internacional del Trabajo debe reunirse, por lo menos, una vez al año, y cada uno de los 54 Estados, miembros de la organización internacional del Trabajo, tienen derecho de enviar cuatro delegados: dos representantes gubernamentales, un representante de los patronos y otro de los obreros. Durante la reunión de la tercera Conferencia, celebrada el año pasado, surgió la cuestión del problema mundial del paro, y se adoptó a este particular una resolución pidiendo a la Oficina Internacional del Trabajo presentase en la próxima Conferencia un informe sobre la crisis mundial del paro.

La Conferencia internacional del Trabajo, celebrada en Washington en 1919, reconoció la necesidad de tomar medidas con objeto de resolver eficazmente la cuestión del paro mundial, y adoptó un proyecto de convenio, estipulando que cada Estado que ratificase dicho proyecto de convenio debería comunicar a la Oficina Internacional del Trabajo las informaciones, estadísticas y medidas conducentes para evitar el paro, y establecer un sistema de Agencias públicas de colocaciones y dar un trato recíproco a los trabajadores de otras nacionalidades en lo que concierne al seguro contra el paro. Este proyecto de convenio ha sido ratificado por Gran Bretaña, Noruega, Suecia, Dinamarca, India, Rumania, Grecia, Finlandia y Bulgaria.

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 lubricantes. Esencias. Gomas de todas clases y accesorios en general

Garage Continental
DE
JUAN CIORDIA

Concesionario de los Automóviles ELIZALDE

Garage y Talleres: MARINA, 4. Tel. 909

SAN SEBASTIÁN

Baltasar Sanrigoberto

Agente de la Fábrica S. A. CAUTCHOUX INDUSTRIAL
(SUCESTORES DE R. CATIN)

Sección de Automóvil

Garage y talleres: Calle de Trafalgar, 3

TELEFONO J. 344.

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



LECCIÓN PRÁCTICA

Hoy, 22 de junio, me recuerda mi amigo por novena vez que debo escribir algo para LA VELOCIDAD, y hace muy pocos días otro socio, con el que también tengo alguna relación, me dijo en tono de amistoso reproche, que le parecía mentira que yo fuese tan abandonado para el trabajo, porque había dejado pasar no sé cuántos números del periódico sin escribir una línea.

Pensando, agradecido, en que mis buenos amigos me hacen más favor del que realmente merezco, he querido corresponder con ellos, y provisto de cuartillas y lápiz me he sentado ante la mesa, dispuesto a llenar una plana del periódico, de la manera más amena que me pudiera dictar mi buen deseo.

Han pasado dos horas largas y las cuartillas continúan tan impolutas como cuando las preparé; la punta del lapicero sigue perfectamente aguzada, y mis ideas persisten escondidas en lo más recóndito de mi cerebro, sin acudir a los fervientes llamamientos que las hago.

No se me ocurre nada, absolutamente nada que decir, y en esta prolongada espera he visto llegar el día 23, puesto que son las doce y tres cuartos.

Pero como estoy decidido a escribir, a trueque de lo que sea, he revuelto mis libros, he leído aquí y allá, imitando a las mariposas, que sin detenerse un momento recogen la esencia de cada flor, y por fin he logrado material para esta crónica.

Veréis:

Era un país, no sé si de Oceanía o de qué

parte del mundo, que por su merecida mala suerte iba siempre a la cola de los demás del mundo, en todos los órdenes de la actividad humana. Cuando a él llegaba cualquiera novedad extranjera ya era pasado mucho tiempo desde que tal novedad había estado de moda en la nación de origen. Como consecuencia de esta continuada mala suerte, cuando en aquel país surgía cualquier problema para resolver, sus gobernantes, que también estaban pasados de moda, no tenían que hacer otra cosa que mirar de fronteras afuera y buscar las fórmulas que los pueblos extraños habían hallado para resolver casos análogos, y tomando del uno y apartando del otro, llegaban a sentar plaza de hombres talentados, ante la ignorancia de los naturales.

En un asunto, sin embargo, no consiguieron «ponerse a tono» con la realidad, y este asunto era el que se relacionaba con los *chauffeurs* y con los automóviles.

Porque en el país de que hablo, que por estar muy separados de los combatientes pudo librarse de la guerra europea de los años 14-18, había un crecido número de vehículos con motor de explosión, que resultaban grandes para las exiguas calles de las poblaciones y peligrosos para los ciudadanos, que apenas sabían andar por ellas.

La guerra había llenado al país de ricos improvisados, y la post-guerra le había inundado de automóviles, de «cocots», de morfina y de ciertas bebidas raras llamadas aperitivos, cambiando radicalmente las austeras costumbres de los nacionales.

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

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

Pues bien, como decía antes, las autoridades no conseguían encontrar un medio eficaz para solucionar el conflicto que la estrechez de las calles y la desorientación de los transeúntes planteaba cada día en diferentes lugares.

En vista de sus continuados desaciertos, empezaron las autoridades una especie de pugilato en arremeter contra los *chauffeurs*, sin que la ceguera de su soberbia cretina les dejase ver que la culpa inicial estaba en su propia insuficiencia.

Bandos, órdenes, contraórdenes, avisos, multas, reprensiones, arbitrios y toda suerte de gabelas pesaban sobre los infelices *chauffeurs*, que en verdad se veían más perseguidos que los bandoleros legendarios de las montañas.

Un burgomaestre mandaba caminar por la izquierda, y cuando ya empezaba a normalizarse la circulación, salía aquél y llegaba otro, que disponía la marcha por la derecha, produciendo confusión enorme y ocasionando múltiples accidentes. Uno mandaba que se

apagasen los faros, otro que se encendiesen, otro que el piloto estuviera a la derecha, otro que a la izquierda, otro que fuese azul, otro que había de ser rojo, otro que las paradas se estableciesen en tal calle, otro que en la de más allá, causando entre todos con aquellas barahunda de disposiciones, no sólo el desconcierto entre los *chauffeurs*, sino entre los mismos agentes de la autoridad, de los cuales algunos llegaron a perder la razón, y que en su demencia imponían multas a coches que se hallaban en reparación y a otros que no habían salido de la fábrica.

Todo esto, que ya era mucho, eran tortas y pan pintado, comparándolo con la labor de otra clase de autoridades, que creo se llamaban jueces de paz o cosa parecida.

Si un automóvil chocaba con un árbol, el *chauffeur* pasaba a la cárcel como un asesino vulgar; si un automóvil, en un patinazo, derribaba al chiquillo que viajaba en la trasera, el *chauffeur* pasaba a la cárcel como un ladrón profesional; si al doblar una esquina de cualquier menguada calleja la aleta de un

¡CHAUFFEURS!

una reparación perfecta?

¿Necesitáis que se haga a vuestro coche, rápidamente,



Consultad, plazo y condiciones, a

TALLERES DHOT

Diego de León, 4.

Teléfono S. 52.

automóvil derribaba a uno de los cien muchachos que habían tomado por coso aquel lugar, el *chauffeur* pasaba a la cárcel, para estar al lado de un estafador impenitente, y si por un descuido de visual y de cálculo dos automóviles chocaban, los *chauffeurs* pasaban a la cárcel como ladrones en cuadrilla.

Pasaron varios años, durante los cuales los *chauffeurs* se limitaban a protestar en sus reuniones de la cruzada que contra ellos se practicaba, y todo se reducía a sendos discursos, en que se hacía derroche de elocuencia y de saliva, hasta que un periodista, hablando de ellos, dijo que les venía como anillo al dedo la conocida frase de Hamlet:

«¡Palabras...! ¡Palabras...! ¡Palabras...!»

Pero un día se cansaron de sufrir tantas vejaciones, encerraron los coches en los «garages» y notificaron su resolución de no coger el volante mientras no se les considerase como a cualquier otro ciudadano y no como a una rara y fiera alimaña, peligro de la sociedad.

Y las autoridades, al ver que iba de veras, se asomaron de fronteras afuera, y tomando de aquí y de allí, hicieron una ley que llamaron «del arte rodado», donde todo estaba previsto y sancionado: se regularizó para siempre la dirección que habían de llevar los vehículos; se designaron puntos fijos para cruzar los peatones; se establecieron puntos únicos de parada; se obligó a los padres a llevar a los niños a la escuela o a los jardines de recreo, separándoles de las calles, y se establecieron diferentes sanciones para los culpables de cualquier accidente, siempre tratándoles desde fuera del Código común, como a delinquentes no comunes que eran.

Desde entonces, aunque siempre a la cola de las demás naciones, todo lo que se relaciona con los autos y sus conductores marcha «en directa», sin ningún tropiezo y sin ninguna injusticia.

Y yo brindo este estudio a los lectores de LA VELOCIDAD.

EUSEBIO ALVAREZ VICTORIA,

Sociedad Anónima del Carruaje

Gerente: Antonio G. Goicoechea

Construcción de Carruajes de Lujo.—Reparaciones.

Madrid.—CALLE DE ORENSE, NÚM. 16.—Teléfono 17-90

Obras de nuestro compañero Angel Martín y Martín

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.

HACIA LA RUINA

¡Hay que abandonar Marruecos!

Si por fundamentales motivos de principio no estuviéramos convencidísimos de que el grave problema de Marruecos no tiene otra solución que el abandono—en cuya actitud acompañan al proletariado cada día mayor número de opiniones de todos los sectores sociales—, los propios gobernantes se encargan de facilitarnos constantemente nuevos argumentos y nuevos datos.

A estas fechas ignoramos—y lo ignoramos porque no hay la suficiente publicidad en el asunto—si la guerra de Marruecos nos cuesta diariamente SIETE, OCHO MILLONES O MAS DIARIAMENTE.

¡Pueblo español! entérate de estos datos y reclama constantemente el inmediato abandono de Marruecos, única manera de que acabe la ruina, la francachela, la orgía y aun el deshonor que por culpa de los Gobiernos está sufriendo España!



LA R.

Reparación y construcción de acumuladores, dinamos, motores, disyuntores y mag-
: : : : : netos : : : : :

Todos los trabajos son garantizados.
JORGE JUAN, 8



Teléfono 14-89 J.

*Aceites, Grasas,
Neumáticos
de las mejores marcas.
Accesorios, Juntas
independientes*



Fortuny, 17



*Taller de Carruajes y Automóviles
de*

*Celestino Pérez
y Francisco E. Ruiz*

*Construcción y reparación de toda
clase de carrocerías, coches y ruedas*

Rodríguez San Pedro, número 21

Teléfono 11-79 J.—Madrid

BALANCE DE INGRESOS Y GASTOS DURANTE EL 2.º TRIMESTRE

ABRIL DE 1922

INGRESOS

	Pesetas.
216 cupones atrasados, a 2,50.	540
1.406 ídem corrientes, a 2,50...	3.515
212 cartillas, a 0,10.....	21,20
352 reglamentos, a 0,15.....	52,80
TOTAL.....	4.129

GASTOS

Personal:

Gratificación al señor Letrado..	500
Sueldo del escribiente.....	250
Ídem del cobrador A. Fernández.	125
5 por 100 de cobranza de ídem..	96,50
Sueldo del cobrador P. Lucas..	125
5 por 100 de cobranza de ídem..	106,25
Gratificación al conserje.....	20
Ídem al sereno.....	5
Ídem a la portera.....	2

Varios conceptos:

Casa.....	125
Donativo a la Sociedad de ciegos.	5
Ídem a los mineros de Peñarroya.	100
Ejemplares del periódico, de abril	600
2.000 manifiestos.....	60
Grabado.....	6
Correo.....	5,10
Media docena de lapiceros y 25 sobres de oficio.....	1,25
Dos manos de papel, encuadernadores y chinchés.....	4,85
Un secapapeles y papel secante...	4,50

Gestiones a favor de los socios:

Rafael Fernández Salgado	135
Salvador García	61
Manuel García Moreno.....	266,35
Ramón Urien.....	236,70
Valentín Fernández.....	157
Germán Pezuela.....	75
Tomás Varaona.....	125
Carlos Berlanga.....	10
Antonio Ruiz Sánchez.....	75
Ricardo Elías.....	14,50
Fernando González (medicinas y alimentos, según comprobantes).....	220

TOTAL..... 3.517

RESUMEN

Importan los ingresos.....	4.129
Ídem los gastos.....	3.517
Saldo a favor de la Sociedad.	612

MAYO DE 1922

INGRESOS

	Pesetas.
232 cupones atrasados, a 2,50.	580
1.515 ídem corrientes, a 2,50....	3.787,50
60 reglamentos, a 0,15.....	9
58 cartillas, a 0,10.....	5,80
TOTAL.....	4.382,30

GASTOS

Personal:

Gratificación del señor Letrado..	500
Sueldo del escribiente.....	250
Ídem del cobrador A. Fernández.	125
5 por 100 de cobranza de ídem..	105,85
Sueldo del cobrador P. Lucas...	125
5 por 100 de cobranza de ídem..	112,50
Gratificación al conserje.....	20
Ídem al sereno.....	5
Ídem a la portera.....	2

Varios conceptos:

Casa.....	125
Periódico del mes actual, con 28 páginas.....	600
2.000 manifiestos.....	60
500 nombramientos de Delegado.....	15
Donativo a la Sociedad de ciegos.	5
4.000 sobres.....	37
Tintero para la numeradora....	6
Segundo trimestre del teléfono..	93,75
Máquina Underwood.....	1.400
Papel carbón.....	22,50
Correo.....	6,15

Gestiones a favor de los socios:

Gestión para retirar la fianza de V. Corral.....	25
Impuesto sobre devolución de depósitos de la misma fianza..	26,75
Alimentos y medicinas de Fernando González..	202,20
Eugenio Muriel.....	170
José Padorno Fernández.....	145
Galo Zahonero.....	85
Horacio Valero.....	60
Marcelino García Alvarez.....	145
Manuel Valero Ortega.....	85
Santiago Zamarrigo.....	60

TOTAL..... 4.619,70

RESUMEN

Importan los gastos.....	4.619,70
Ídem los ingresos.....	4.382,30
Saldo en contra de la Sociedad.	237,40

JUNIO DE 1922

INGRESOS

	Pesetas.
292 cupones atrasados a 2,50 .	730
1.563 ídem corrientes a 2,50	3.907,50
100 reglamentos a 0,15	15
Saldo a favor de la Sociedad de la velada del Teatro de Eslava,	2.523,50

Anuncios:

Neumáticos Nacional, portada, segundo trimestre	65
Sr. Martínez Collar, un cuarto de plana ídem	27
La R., un octavo de ídem íd.	22
D. Carlos Loné, media ídem íd.	40
D. Celestino Pérez, media ídem ídem	40
D. José Echevarría, un tercio de ídem íd.	27
D. Santiago Jiménez, media plana ídem	40
D. Emiliano Bermejo, media plana ídem	40
D. Urbano Gándara, media ídem ídem	40
D. Antonio Sancho, media ídem ídem	40
D. José del Moral, un tercio de ídem íd.	27
Taller Colectivo, un octavo de ídem íd.	22
D. Baltasar Sanrigoberto, media ídem íd.	40
Talleres Dhot, media ídem íd.	40
Sres. Colón y Lucas, media ídem ídem	45
D. Moisés Velasco, media ídem ídem	45
D. Rafael Jimeno, media ídem ídem	35
Hudsson Essex, media ídem íd.	40
Talleres Omega, media ídem íd.	40
D. Santiago García, un tercio de ídem íd.	27
D. José Campos, media ídem íd.	40
D. Casiano Martínez, un octavo de ídem íd.	22
Garage Ferraz, media ídem íd.	40
D. Moisés Sancha, portada, ídem	60
Biarritz, ídem, íd.	70
Sr. Ibáñez, media plana, ídem	40
Montero Hermanos, media ídem junio	13,35

TOTAL DE INGRESOS. 8.203,35

GASTOS

Personal:

Gratificación al señor Letrado	500
Sueldo del escribiente, mes actual	250

Idem del cobrador, A. Fernández	125
5 por 100 de la cobranza de íd.	106,85
Sueldo del cobrador P. Lucas	125
5 por 100 de la cobranza de ídem	125
Gratificación al conserje	20
Idem al sereno	5
Idem a la portera	2

Varios conceptos:

Recibo de la casa	125
Correo	3,85
Periódico de junio, con 24 páginas	500
Impresión de sobres y recibos tarlonarios	35
Viñetas para anuncios del periódico	43,75
Donativo a la «Sociedad de Ciegos»	5
Idem a la «Unión Española de Conductores de Automóviles»	100
Papel de barba y tinta	9,35

Gestiones a favor de los socios:

Socorro a los compañeros de la huelga del «Metro»	21
Alimentos y medicinas del compañero F. González	200
Pablo San	50
Manuel Rodríguez	180
Leoncio Valentín	85
Emilio Peñofiel	60
Virgilio Franco	120
Juan de Dios García	85
Julián Silgado	485

TOTAL DE GASTOS. 3.367,30

RESUMEN

Importan los ingresos	8.203,35
Idem los gastos	3.367,30
Saldo a favor de la Sociedad	4.836,05

Resumen y demostración del capital del segundo trimestre.

DEBE

	Pesetas.
Capital en 31 de marzo de 1922	24.365,60
Aumento de capital en abril	612,00
Déficit en mayo	237,40
Quedan	374,60
Aumento de capital en junio	4.836,05
TOTAL	5.210,65
CAPITAL EN 30 DE JUNIO DE 1922	29.576,25

DEMOSTRACIÓN DEL CAPITAL

	Pesetas
Cuenta corriente del Banco de Castilla en 31 de marzo.....	13.865,60
Ingresado en 17 de abril.....	2.00,00
Idem en 10 de mayo procedente de la fianza V. Corral.....	5.000,00
TOTAL.....	20.865,60
Retirado para la fianza de V. Franco.....	2.000,00
Quedan.....	18.865,60
INGRESADO EN 28 DE JUNIO.....	710,65
TOTAL c/c.....	19.576,25
En la cooperativa de Constructores de carruajes.....	1.000,00
En poder del Tesorero.....	2.500,00
Fianzas:	
S. Faro.....	1.000,00
J. Aznar.....	1.000,00
V. Pérez.....	2.000,00
Virgilio Franco.....	2.000,00
Matías Baraona.....	500,00
TOTAL PESETAS.....	29.576,25

Madrid, 30 de junio de 1922.—El presidente, *Francisco Cordero*.—El tesorero, *Moisés Ortega*.—El contador, *Antonio García*.

Revisadas las cuentas del segundo trimestre del año 1922, se encuentran en un todo conformes con los comprobantes.—Por la Comisión revisora de cuentas, *Casimiro García*, *Manuel Canchoso*.

**Federación Internacional de Obreros
del Transporte**

Una carta importante

Amsterdam, 13 de junio de 1922.

«La Velocidad», Asociación de Chauffeurs y Aspirantes de Madrid.—Abada, 2, segundo, Madrid.

Estimados camaradas: Recibí a su debido tiempo vuestra carta del 10 de mayo próximo pasado, cuya contestación, muy a pesar mío, he debido diferir mucho a causa de un viaje al extranjero, y os ruego excuséis este retraso.

Con mucha satisfacción quedé impuesto del contenido de esa carta, y os agradezco por los sentimientos de solidaridad que expresáis en ella.

Mientras tanto, confío que habréis hecho conocimiento con el miembro de nuestro Consejo General, el camarada Bidegaray, secretario de la organización ferroviaria de Francia, el cual el mes pasado estuvo de paso en Madrid en su viaje al Congreso de los ferroviarios portugueses. Inútil decirnos que nosotros, de nuestra parte, haremos todo lo posible para hacer más y más unidas las relaciones con vuestra organización.

El orden del día destinado a nuestro Congreso, el cual se celebrará en Viena el próximo mes de octubre, se lo remitiremos en el curso de la semana próxima.

En la espera que en Viena tendré el placer de conocer personalmente a vuestros delegados, y siempre dispuesto a socorreros con consejos y hechos, quedo de vosotros, recibiendo siempre gustoso vuestras noticias, con saludos fraternales.

Por la I. T. F.
El Secretario,

EDDO FIMMEN

Noticias

Hemos recibido *Cartas y Carteros*, periódico que defiende la justa causa de los Carteros de Madrid, a cuya causa nos asociamos.

Gustosos establecemos el cambio con el aludido periódico.

* * *

También hemos recibido el primer número de *La Revista del Chauffeur*, de la Habana; está primorosamente editado, y contiene una literatura muy amena y siempre en defensa de los *chauffeurs* de Cuba.

Aceptamos el cambio.

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

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.

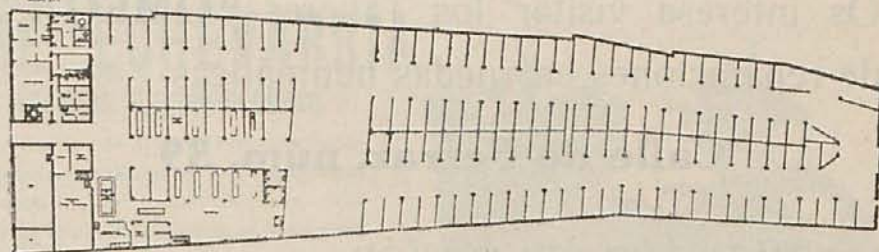
ESTA CASA GARANTIZA TODOS LOS TRABAJOS
AYALA, 20 (esquina a la plaza la Paz), Madrid
AVISOS: Teléfono 21 S.

Nuevo Garage de Mariano Sancho

INAUGURADO EN EL PASO DEL GENERAL MARTINEZ CAMPOS, 9

HUPMOBILE 4 cilindros.

CHANDLER 6 cilindros.



CLEVELAND (Chandler pequeño 6 cilindros.)

MATAS (4 cilindros.)

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

IDEARIO

LOS NEUTRALES

PRETENDER de un solo golpe escribir el pasado, tocar el presente y saber el objeto del porvenir es pretensión de añejas preocupaciones.» (Cervantes.)

No tiene justificación la frialdad que en ciertos hombres se nota ante la cuestión social y política de nuestro país.

No tiene explicación esa indiferencia por los que sienten el peso de las leyes que nos aplastan, la ignominiosa desigualdad que nos aniquila.

Imagináos que un malvado os pone un arma al pecho, que vuestra vida está en peligro si no os defendéis. ¿Permanecerías tranquilo ante tan terrible amenaza?

Detenerse es fácil—ha dicho un escritor—; difícil detenerse mucho; dejar de marchar, imposible.

No son los ignorantes ni los paniaguados los que más perjudican a la organización, sino los neutrales que dentro de casa, inmóviles e indiferentes, niegan su concurso en el movimiento colectivo, *echan para atrás* al que pueden, que viendo su insustancial proceder los indecisos retroceden, los apocados se esconden...

El neutral es rémora de nuestras aspiraciones y un tanto egoísta, pues es el que con mayor desenfreno ansía su derecho, negándose a todos sus deberes.

Y aunque carece de ideas, aunque no tiene opiniones, es un gran apasionado; nadie, para él, hace cosa útil, y al que hace algo cree lo efectúa para medrar. Calcula su conveniencia, y por eso está sobre la tapia.

Al enemigo se le ve venir por camino opuesto; al neutral no se sabe si es amigo o enemigo, de casa o de fuera.



CHAUFFEURS!!



Os interesa visitar los Talleres **"OMEGA"**
de reparaciones en ruedas neumáticas.

Calle de Ferraz, núm. 39

*Especialidad en reparación
de los estallidos de cubiertas*

Condiciones especiales para los **"CHAUFFEURS,"**

Al ignorante se le convence; al traidor se le extermina; pero... ¿y al neutral?

Jamás se le puede llevar por sitio alguno, pues encerrado en su inexplicable pasividad ni anda ni está parado; sabe lo que es bueno y lo que es malo; tiene miedo al hambre; siente que en su mesa se ha'la el pan menguado; no ignora los frutos que da una lucha fuerte y segura; pero su pereza inactiva pasa por todo y se encoge de hombros...

La entidad decae, más que por los desórdenes, por nuestra indiferencia. Dejemos nuestra apatía y habituémonos a obrar en consecuencia, pues sabiendo los males que nos afligen y cuáles son sus remedios, ¿cómo es posible permanecer tranquilo? Por las lecciones que nos da la historia, por los acontecimientos que ocurren a cada paso en la vida, por los hechos que se desarrollan en una lucha titánica entre la clase que ríe y la clase que llora, parece un contrasentido que haya hombres que, tranquilos, apelmazados, inertes, se estén quietos si no *se tira* de ellos.

¿No sentís deseos de luchar, de luchar mucho, al ver que vuestros hijos, a su edad tierna, desde muy niños, son lanzados por la necesidad al presidio del taller, de la fábrica, de la obra, donde todos sus miembros se atrofian, tan sólo por enriquecer al

que durante tantos años os ha envilecido y explotado? ¿No sentís odio hacia una sociedad que se basa en la desigualdad de males y de beneficios, donde aún se consienten que mueran hombres por el hambre y la escasez, habiendo trabajado durante veinte o treinta años? ¿No sentís asco y rabia hacia un Estado que arranca de los hogares los hombres más viriles, que son tal vez el único sostén de la casa, para nutrir las filas que debieran llenar los ricos, para lanzarlos a una guerra impopular y estéril?

Dejemos nuestra torre de marfil, nuestra indiferencia, y reconozcamos que si el pasado fué de los tiranos, el porvenir está reservado para los que luchan por conquistarlo, y tener en cuenta que la honradez, el verdadero amor, no está en los pasivos y neutrales, sino en aquellos que luchan por la luz, por la justicia, por la Humanidad.

ANGEL MARTÍN Y MARTÍN.

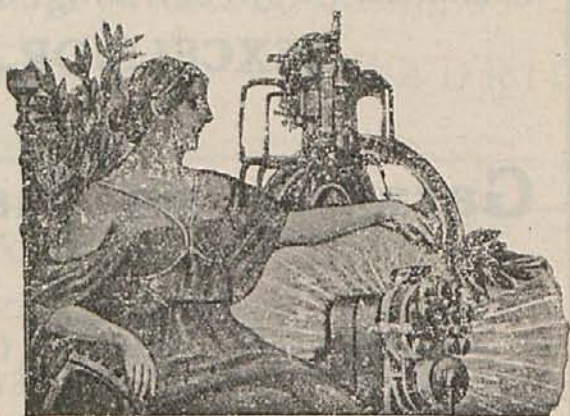


JOSÉ ECHEVARRÍA

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 ..

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 Ferráz, 74

Espaciosas Jaulas

Teléfono 722 1.

Las "chilindrinas" de la Comisaria de Carruajes

A l igual, sin duda, que esos insectos veraniegos que son el tormento de los hogares de los infortunados, que salen de sus madrigueras invernales, así aparecen a la superficie un montón de guardias, inspectores, jefes, etc., con el solo objeto de perseguir a los conductores y trastornar el tráfico.

Impotentes para organizar la circulación, salen a la calle a no dejar circular, molestando con multas y gabelas a los propietarios de automóviles exentos de recomendación y a los conductores que no tienen padrinos, porque ya sabemos todos que sólo se hacen efectivas las multas a los que carecen de influencia.

Lo de las multas pasa ya de lo intolerable. Al delegado tabernero le ha sustituido un tal Muro, «sportmant» él, acaudalado él, aristócrata él y sus amigos, que son los únicos que no faltan a las Ordenanzas municipales, por ser los únicos, naturalmente, que no pagan multas...

Si el industrial de vinos, con multas y otras bagatelas logró extraer de los escasos jornales

de los conductores muchos miles de pesetas, el ilustrísimo e ilustradísimo concejal delegado que rige, por el camino que lleva, consigne millones... Para él todos son delitos en los conductores, muy amante de la música de Wágner, es enemigo irreconciliable de los ruidos, y motor que cree que suena, conductor que le *dobla* con una multa de 50 pesetas para arriba, porque millonario que es, cree que todos disponemos de millones.

Ya expusimos en otra ocasión lo inútil e ineficaz que le resulta al pueblo de Madrid esa institución fósil que inadecuadamente denominan Comisaria de Carruajes, en donde se juzgan las faltas de la misma forma que en los tiempos medioevales, que además de ir contra toda ley de derecho significa una burla insensata contra nuestra profesión, que es vida y es progreso para la capital y no tiene en las autoridades nada más que perseguidores...

Es una institución que vive de nosotros, los conductores, que vive de la sabiduría que producen los carruajes, y, sin embargo, no existe nada más que para no dejar ejercer la profesión a los conductores y entorpecer la inevitable marcha progresiva de la industria de los carruajes. No se puede tolerar lo que ocurre.



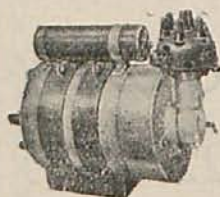
CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE RADIADORES

SANTIAGO GARCÍA

9, General Alvarez de Castro, 9

Teléf. 23-19 J.

MADRID



MARTINEZ COLLAR

Acumuladores - Dinamos - Magnetos

Perfección y garantía de toda clase de trabajos de electricidad

PONZANO, 12

Los conductores tenemos que unirnos cada vez más y defendernos con todos nuestros medios de tan estúpida persecución por quienes ni por asomo conocen la magnitud del automovilismo en la vida moderna. Lo que deseamos es que haya una inteligente organización y una estricta justicia al juzgarnos. Que están obligados a ser tolerantes quienes, por su inepticia, son culpables del desbarajuste en la circulación y del mal estado de la calles, que perjudica más que a nadie a los conductores, que nosotros no podemos estar a expensas de caprichos de los concejales que califican las faltas con arreglo a sus gustos y simpatías, que no podemos tolerar a ciertos guardias patanes disfrazados que no son ni la caricatura de los «caritas» argentinos, ni mucho menos saben imitar a los policías del tráfico de Londres, y, sobre todo, que no estamos dispuestos a disminuir nuestros ya disminuidos jornales por satisfacer multas injustas, caprichosas, impuestas tal vez con la sola esperanza de obtener de ellas un tanto por ciento. Prevengámonos.

Echeverría Hermanos

Nuevo Garage Hispano Suiza

Grandes talleres para reparación de automóviles.

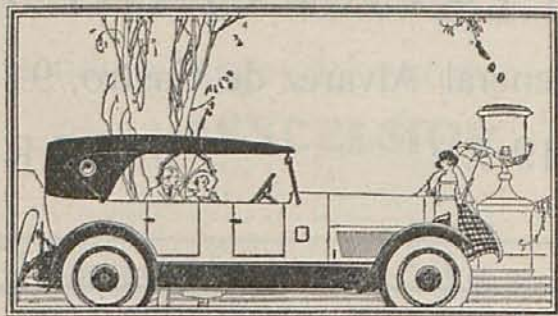
Completo surtido en accesorios y piezas de recambio.

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

SAN SEBASTIAN



GARAGE PENINSULAR MOISÉS VELASCO



Jaulas espaciosas.
Venta de aceites, grasas, neumáticos de las mejores marcas y accesorios en general.

ABONOS, ALQUILER Y REPARACIONES
PONZANO, 27.—TELEFONO 22-53 J.

Gran stock de neumáticos

oooooooooooo

Ofrecemos al chauffeur incomparables ventajas

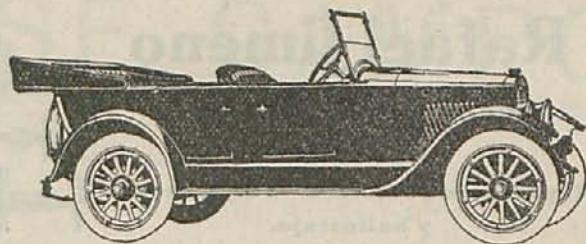
oooooooooooo

Agencia exclusiva de los automóviles

HUDSON Y ESSEX

oooooooooooo

Carrera de San Jerónimo, 53



*Taller de pinturas americanas
importadas exclusivamente para esta casa*

~~~~~

*L. de Paco*

*Prontitud - Trabajo esmerado - Economía*

*Lista, 24, Madrid*

# EL MITIN DE LOS OBREROS DEL TRANSPORTE

Bidegaray, en nombre de los ferroviarios franceses, pronuncia un importante discurso

Bajo la presidencia del compañero Antonio Fernández Quer se celebró el 30 de mayo, en el teatro Barbieri, el anunciado mitin, que, dedicado a los obreros del transporte, habían organizado la Zona primera del Sindicato Nacional de la Industria Ferroviaria y la Sociedad de *Chauffeurs* «La Velocidad», con el fin de que dirigiera la palabra a los obreros madrileños el camarada Marcelo Bidegaray, secretario de la Federación Nacional de Ferroviarios franceses y miembro de la Internacional de Transportes, aprovechando el paso de dicho compañero por Madrid para asistir a un Congreso nacional ferroviario en Lisboa. Fernández Quer, en breves palabras, explicó el motivo de la reunión, y concedió la palabra a

**Francisco Cordero.**

Habla en nombre de la Sociedad de *Chauffeurs* «La Velocidad», una de las entidades organizadoras del acto.

Dice que en España no se ha dado aún la

importancia que merece a la organización de los obreros del transporte, y es preciso que ello se subsane, pues estos obreros son elementos importantísimos para la vida de la industria, y, por tanto, han de jugar un papel muy principal en la organización obrera en las luchas contra el capital.

A eso vamos, para que, con los obreros de la mina y los metalúrgicos, los obreros del transporte sean el trípode en que descansa la fuerza obrera para evitar nuevas guerras y poder dar la batalla al capitalismo en su organización nacional e internacional.

Los obreros del automóvil están dispuestos a organizarse fuertemente y ser en España una fuerza de solidaridad en los momentos precisos para la lucha.

Alude a la obra realizada internacionalmente por los obreros del transporte durante la guerra, evitando el envío de municiones a Polonia, cuando la lucha rusopolaca.

Termina recomendando que todos cum-

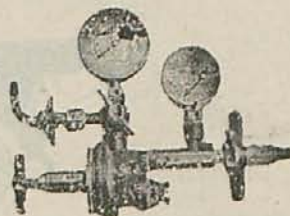
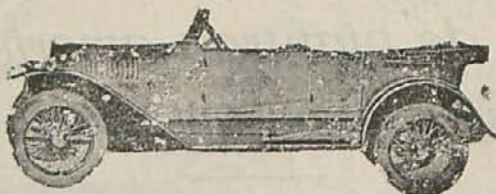
## Rafael Jimeno

Mecánico-Automóviles

Reparación y reforma.—Forja, ruedas y ballestaje.



Reglaje  
y  
distribución



Autógena  
Acero  
Fundición  
Aluminio



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



**Calle de Velázquez, 49.- MADRID**

plan con su deber de solidaridad, nacional e internacionalmente.

**Trifón Gómez.**

Ocupa la tribuna en nombre del Comité nacional del Sindicato Ferroviario.

Dice que será breve, para dar toda la intensidad necesaria al discurso de Bidegaray.

Se refiere a la falta de interés que demuestran los obreros ferroviarios por su organización, siendo tan críticos los momentos por que atraviesa actualmente dicha industria, teniendo problemas como el de los salarios y la jornada, conquistas que peligran si los obreros del carril no saben defenderlas por medio de su organización.

Y esto ocurre cuando las más importantes Empresas ferroviarias se unen para defender sus intereses capitalistas, incluso coaccionando al Poder público.

Alude a las maniobras que en la marcha administrativa realzan esas Compañías para la defensa de sus intereses egoístas, sin tener en cuenta los del pueblo ni los de la industria.

Y mientras eso hacen las Empresas, sus obreros parece que no se preocupan por la defensa de sus intereses legítimos. Y de ello

tocarán, sin duda, muy pronto las consecuencias, quizá en cuanto se apruebe el llamado proyecto de ordenación ferroviaria que actualmente se está discutiendo en el Parlamento.

Hace consideraciones razonadas, encaminadas a demostrar a los obreros ferroviarios las grandes conveniencias de la organización sindical, a base de un sistema federativo y con carácter nacional.

Termina recomendando se fijen en cuanto diga el secretario de los ferroviarios franceses, pues sus palabras, de amplio matiz internacional, demostrarán claramente los beneficios de la solidaridad proletaria.

**Discurso de Bidegaray.**

Al presentarse en la tribuna el secretario de los *cheminots* es acogido con grandes aplausos. Bidegaray se expresa en un francés correcto y claro, y pone la emoción en sus frases y en el gesto, que cuanto dice lo comunica fácilmente a su auditorio. Divide su discurso en tres períodos, al final de cada uno de ellos el doctor D. Luis Cacho, nuestro estimado amigo, hace una traducción notable por lo ajustada, tanto a la palabra como al concepto de cuanto expuso el líder de los fe-

# JOSE CAMPOS

Reparaciones y Vulcanizaciones garantizadas en frío y calor de cámaras y cubiertas para autos, motos y bicicletas. Tubos para Acetileno, bombas, radiadores y riego. Parches para toda clase de cubiertas. Disolución rápida para pegar caucho en frío.

**Compra, venta y cambio de cámaras y cubiertas nuevas y de ocasión. Gran «stock» de neumáticos en condiciones y precios inmejorables.**

**PRONTITUD Y ECONOMIA EN LOS TRABAJOS**

**VARGAS, 12, Madrid.—Teléf. 14-95 J.**

roviarios franceses. Si el notable discurso de Bidegaray mereció grandes ovaciones, la labor del Sr. Cacho debe participar justa y legítimamente de ellas.

### La organización ferroviaria en Francia.

Comienza Bidegaray saludando a los trabajadores españoles en nombre de los camaradas franceses y de las organizaciones que representa.

Se refiere a las condiciones en que se hallaban los ferroviarios franceses antes de la guerra y al sistema corporativo.

La declaración de guerra, que impuso la unión sagrada, también nos impuso la necesidad de fundir en una organización nacional todos aquellos matices dispersos, y en el año 1914 se organiza la Federación, con 37.000 afiliados. En 1917 ya eran 228.000. En 1918 obtienen nuevas importantes mejoras, consiguiendo el salario mínimo de 2.400 francos, con una indemnización de otros 1.800.

En el año 1919, que ya tenía la Federación 235.000 adheridos, se lograron nuevas mejoras.

Pero como no era posible continuar en este plano constante de reclamar mayores concesiones, pues ello hubiera acabado por arruinar a la propia industria, en el afán egoísta de aumentar cada día las mejoras materiales, la organización ferroviaria pensó en la industrialización, y estudió el problema de la nacionalización de los ferrocarriles, y así llenaba la organización obrera su función social, no sólo de favorecer a sus obreros, procurándoles condiciones de trabajo humanas y dignas, sino defendiendo los intereses generales del país.

Pero la nacionalización tropezó con divergencias de opinión, y hay que tener en cuenta que siempre estas divergencias y divisiones favorecen al capital.

Alude a la huelga de mayo de 1920, en la que se pedía la nacionalización de la industria, y a las divisiones y consecuencias que tuvo aquella lucha—mal preparada—, de la que se valieron después los que pretenden ser siempre dueños de la verdad absoluta.

### Cuestión sindical.—La jornada de ocho horas.

Después de hacer una breve y brillante exposición de la función de la organización obrera en cuanto a la conquista de reivindicaciones que encaminadas en el sentido de dar al trabajador conciencia de clase le procuren también mejores condiciones de vida, procurando producir lo más posible con el menor esfuerzo, trata ampliamente de la jornada de ocho horas y de la tremenda ofensiva desarrollada por el capitalismo contra dicha conquista de los trabajadores.

Los obreros franceses han hecho de ella una cuestión sagrada. La prensa burguesa ha seguido la táctica de denunciar que en los demás países la jornada no se cumple, con el fin de creerse autorizada a no cumplirla en el suyo respectivo.

Habla de la organización ficticia obrera de carácter confesional, creada e inspirada por la clase patronal para debilitar y deshacer a la legítima organización sindical, y entonces burlar la ley de la jornada y del salario.

Cuarenta y siete naciones—dice—han votado sus Gobiernos la jornada de ocho horas. Sin embargo, en casi todas partes tratan de vulnerar dicha ley, con la complicidad o pasividad de los Gobiernos.

Dice que la ley española de las ocho horas es de las mejores que hay, teóricamente. Pero lo que es menester es que se cumpla, que prácticamente se noten sus beneficios.

En el Sindicato están los obreros de todas las tendencias políticas y religiosas, sin preguntarle a nadie cuáles son sus ideas, y sólo exigiéndoles que cumplan sus deberes profesionales.

Hay que adquirir conciencia profesional acabada, pues no sólo hemos de luchar por mejoras materiales; es preciso lograr educación profesional, para interesarnos en el problema de la producción y de la economía, pues así cumplimos mejor nuestro deber de ciudadanos; porque así se adquiere una mayor amplitud de horizonte, un beneficio de nuestra clase y del país.

Al hacer la descripción de lo que debe ser la organización sindical, distintas veces cita a nuestra Unión General de Trabajadores como organismo nacional análogo en táctica y orientación al que tienen en Francia.

Aconseja que los esfuerzos de los ferroviarios no deben reducirse a lo nacional, sino que, dada la concentración de las relaciones de todos los países, debe ampliar sus fines a lo internacional, después de atender a lo corporativo y nacional.

Recomienda que para conseguir la fortaleza necesaria para realizar estas funciones es indispensable que exista buena organización y disciplina.

### La cuestión internacional.

Seguidamente pasa a ocuparse de la cuestión internacional, tercero y último período de su discurso.

Hace un breve resumen de los peligros de la guerra y de los daños que ha ocasionado.

Se refiere a los acuerdos de los Congresos internacionales celebrados por la Federación Sindical, acuerdos relativos a la guerra y al militarismo y a los demás problemas actuales, y cuyas decisiones han sido votadas unánimemente por veinticuatro millones de trabajadores organizados.

Alude también a las tareas de la Conferencia de Génova, donde el capitalismo nada ha resuelto. Cita la reunión de los multimillonarios del petróleo y la tremenda lucha de las naciones por la adquisición de los pozos petrolíferos, base indispensable de preparación para la próxima guerra.

En cuanto a la producción de las primeras materias, dice que se da el caso de que los países ricos en industria son pobres en dinero, y viceversa.

Habla de las consecuencias que esto tiene y de la crisis de trabajo que ello produce, y cita los millones de obreros sin trabajo que hoy existen, ficción del régimen capitalista, y que sufren incluso los países de moneda cara.

Relacionado con todo esto, expone la gran función que tiene que realizar la organización ferroviaria y la industria en general del transporte, y cita lo que ya ha hecho durante la guerra, tanto contra el terror blanco en Hungría como para no enviar municiones a Koltchak cuando pretendió vencer a Rusia.

Dedica palabras de fervor y cariño a la Revolución rusa; alude al hambre de dicho país y a los esfuerzos que la Internacional Sindical de Amsterdam ha hecho para mitigar tanta tragedia, y manifiesta el deseo de que

todos los países sean libres para regirse por sí mismos.

Enumera la inmensa labor realizada por la Internacional Sindical en pro del proletariado universal, y excita a los ferroviarios españoles a que se organicen internacionalmente para hacer frente a la Internacional capitalista.

Dice que para evitar eficazmente el desarrollo del militarismo hay que realizar el control en la fabricación de municiones y utensilios de guerra.

Termina en párrafos brillantes diciendo que entre nosotros no debe de haber fronteras. Nuestros idiomas son distintos, pero nuestras aspiraciones y anhelos son comunes y latén al unísono. Nuestro símbolo es el de dos manos que se aprietan, en prueba de solidaridad internacional, y que confirmando las frases de Marx relativas a la unión del proletariado, será lo único que pueda llevarnos a la implantación de la República social internacional. (Ovación.)

#### Habla Caballero.

El secretario de la Unión General de Trabajadores es saludado con aplausos al presentarse.

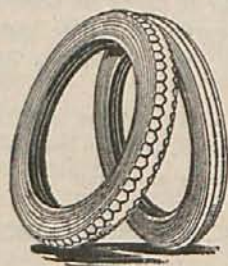
## GARAGE AGUSTINA

Alonso Cano, 29 (esquina a Abascal).-Teléfono 21-18 J.

### Gran almacén de accesorios para autos y motos

Venta de neumáticos, aceites, grasas, carburo y gasolina:

Alquiler de jaulas independientes.—Precios sin competencia.



LOS ACCESORIOS SE SIRVEN A DOMICILIO

SANTIAGO JIMENEZ

Neumáticos de las primeras marcas

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

MADRID

Dice que será breve, por cuanto lo fundamental del acto era el discurso de Bidegaray, a quien, en nombre de los trabajadores españoles, devuelve el saludo a los camaradas franceses.

Recoge y reafirma palabras de Bidegaray para que no sólo se conserven las mejoras, sino que se adquieran otras.

Nosotros estamos por debajo de los camaradas de los demás países, pues todavía tenemos que preocuparnos por la libertad de conciencia y por el respeto a la vida ciudadana.

Debemos preocuparnos por nuestra organización, porque así nos apoyará la organización internacional.

Razona la conveniencia de que los ferroviarios se organicen fuertemente, ya que constituyen una de las industrias fundamentales de la vida de un país.

En demostración del régimen de reacción contra los obreros en que vivimos en España, señala lo que está ocurriendo en estos momentos con el pacto de los taberneros, que se imponen al Gobierno para no cumplir el descanso dominical, y la maniobra de los propietarios, que se preparan a producir el paro en la edificación, no pidiendo licencia para construir casas en Madrid, donde tanta gravedad tiene el problema de la vivienda. Se refiere también a la acción de ataque de la burguesía contra los salarios y la jornada.

Y esto, que al parecer va contra otras profesiones, alcanzará también a los ferroviarios, más pronto de lo que se figuran, pues se están preparando las Compañías, que como es sabido disponen en los Gobiernos y en las esferas políticas de gran fuerza.

Recuerda los primeros tiempos de la organización ferroviaria, cuando las Empresas no toleraban que se asociasen sus obreros, y dice que si estos no saben defenderse por medio de la organización, pronto tocarán las consecuencias.

La asociación obrera no sólo sirve para conquistar mejoras materiales, sino para capacitar y educar a los trabajadores.

Hoy día, la asociación es una necesidad tan indispensable como el comer. Y el proletariado tiene que prepararse y educarse para estar en condiciones de poder dirigir la sociedad el día en que tenga que apoderarse de ella.

Termina el acto después de elocuentes palabras del presidente, que recomienda a todos saquen las enseñanzas profundas que de acto tan importante se deducen.

La numerosa concurrencia aplaudió entusiásticamente a todos los oradores.

**NOTA DE PRECIOS** de varios de los artículos que expende la Cooperativa Socialista en los seis establecimientos que tiene instalados en Libertad, 26; Palencia, 5; Arganzuela, 1; Martínez Campos, 1; Juan Pantoja, 1, y Pilar de Zaragoza, 41.

|                                                                                                                         | Pesetas |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| Vino de la tierra, los 16 litros.....                                                                                   | 8,50    |
| Idem de Arganda, de las bodegas Los Malvares.....                                                                       | 9       |
| Idem de Valdepeñas.....                                                                                                 | 10      |
| Aceite fino, litro .....                                                                                                | 1,50    |
| Azúcar molida, kilo.....                                                                                                | —       |
| Idem de cuadradillo .....                                                                                               | —       |
| Idem de pilón Habana .....                                                                                              | 1,60    |
| Arroz Bomba, 1,10 y .....                                                                                               | 1,20    |
| Idem amonquili, 0,90 y .....                                                                                            | 1       |
| Bacalao Escocia.....                                                                                                    | 3,50    |
| Idem Islandia .....                                                                                                     | 3       |
| Idem escociado .....                                                                                                    | —       |
| Café Puerto Rico, Caracolillo y Moka.....                                                                               | 7,70    |
| Achicoria, paquete de 100 gramos ..                                                                                     | 0,30    |
| Chocolate de la Casa y otras marcas: el de 1, a 0,95; el de 1,25, a 1,20; el de 1,50, a 1,45; el de 2, a 1,90 la libra. |         |
| Garbanzos, el kilo desde 0,90 a .....                                                                                   | 2       |
| Judías del Barco, el kilo.....                                                                                          | 1,50    |
| Idem de León.....                                                                                                       | 1,40    |
| Idem valencianas.....                                                                                                   | 0,75    |
| Idem encarnadas, a 1,20 y.....                                                                                          | 1,70    |
| Idem pintas, a 1 y .....                                                                                                | 1,10    |
| Mantequilla de vacas, los 100 gramos.....                                                                               | 0,55    |
| Harina de trigo, kilo.....                                                                                              | 1       |
| Idem lacteada .....                                                                                                     | —       |
| Leche condensada.....                                                                                                   | —       |
| Jabón pinta, de la Casa de Salgado y Compañía.....                                                                      | —       |
| Idem de La Iberia y La Madrileña.....                                                                                   | —       |

Sopas, tocino, embutidos, tomate, pimientos, melocotones, salmón, calamares, sardinas de todas las clases, vinos generosos, coñacs, aguardientes y demás artículos propios de estos establecimientos.

\* \* \*

**Notas importantes.**—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.

—Estos precios están sujetos a la alteración del mercado; por tanto, pueden oscilar en más o en menos de los que se anuncian.

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

## Resultado de la Velada del 7 de abril de 1922

### INGRESOS

|                                                          | Pesetas.     |
|----------------------------------------------------------|--------------|
| Importan las localidades vendidas.....                   | 4.914        |
| Devuelto por el <i>chauffeur</i> , su gratificación..... | 7            |
| <b>TOTAL.....</b>                                        | <b>4.921</b> |

### GASTOS

|                                                  |                 |
|--------------------------------------------------|-----------------|
| Programas.....                                   | 50              |
| Teatro.....                                      | 2.000           |
| Canastilla de la señora Bárcena..                | 50              |
| Gratificación a la señorita Silverdi.....        | 50              |
| Idem al personal del Teatro.....                 | 120             |
| Bombones.....                                    | 30              |
| Sociedad de Autores, derechos fin de fiesta..... | 37,50           |
| Gratificación al escribiente.....                | 25              |
| Automóvil para las artistas.....                 | 35              |
| <b>TOTAL.....</b>                                | <b>2.397,50</b> |

### RESUMEN

|                                         |                 |
|-----------------------------------------|-----------------|
| Importan los ingresos.....              | 4.921           |
| Idem los gastos.....                    | 2.397,50        |
| <b>* Saldo a favor de la Sociedad..</b> | <b>2.523,50</b> |

Madrid, 18 de abril de 1922.  
La Comisión organizadora, *Angel Rodríguez, Antonio García.*

Cristino Gómez Muñoz.  
José Garrido Encabo.  
Fabriciano García Gregorio.  
Pascual Juan.

### Suscripción para los rusos Quinta lista

Suma anterior, 535 pesetas.  
Hermenegildo García Bermejo, 5 pesetas;  
Antonio Rollón, 10; Teodomiro García, 2;  
Ramón Horcajo, 2; Liborio Rollán, 1.—Total, 555 pesetas.

## Señores Industriales

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

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

NO OLVIDEN que este periódico representa a centenares de automovilistas asociados a «La Velocidad».

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

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

## 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:

Fernando García Ibáñez.  
José Tolosa Arcembure.  
León Landaia Orue.  
Federico Macía García.

# FORD CUATRO VELOCIDADES

Sobre su Ford, adapte lo que le falta,

UN APARATO  
"SINPAR"

CUATRO velocidades y un punto muerto

Para pedidos, informes y colocación de este aparato dirigirse al Agente  
exclusivo para toda España:

## URBANO GÁNDARA

Plaza de España, 6.

Teléfono 30-07 M.

M A D R I D

## GARAGE BILBAO

Alcántara, 5, duplicado.—Teléfono 2-38 S.



**Gran almacén de accesorios para autos y ciclos**

Venta de neumáticos, aceites, grasas consistentes, carburo y gasolina.—Alquiler de departamentos independientes para resguardo de automóviles.

**Vestuarios para sport. Taller para reparaciones**

LOS ACCESORIOS SE SIRVEN A DOMICILIO

**ANTONIO SANCHO**

Almacén de neumáticos de las mejores marcas

Lagasca, 55.

Teléfono 405 S.

MADRID