



FEDERACION SINDICAL INTERNACIONAL

# Transporte

REVISTA MENSUAL ILUSTRADA

ÓRGANO DE LA UNIÓN GENERAL DE OBREROS DEL TRANSPORTE

## EL LUBRIFICANTE PERFECTO



DE MAYOR RENDIMIENTO Y POR TANTO EL MÁS ECONÓMICO

CONSULTE NUESTRA TABLA DE RECOMENDACIONES

CASA EN MADRID

Ronda de Atocha, 32 tripdo.

TELÉFONO 26-26 M.

== SHELL ==

LA GASOLINA PERFECTA



El mejor carburante y de mayor rendimiento

SOCIEDAD PETROLÍFERA ESPAÑOLA

TELEFONOS 11-52 S. Y 21-42 S.

PASEO DE RECOLETOS, NUMERO 6

**COSTA**

**RECLAMO** ESTA TARJETA ES **DINERO**



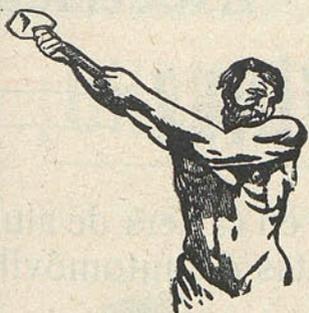
SOLO PARA LOS CHAUFFEURS

CASA *Biarritz* DE VERGARA, 12 MADRID

INFORMARAN

Pida usted una tarjeta reclamo

Teléfono S. 15-77



# Autógena PARDINA

Bravo Murillo, 22 (esquina a Viriato)

Antes San Bernardo, 127

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

## “SARTOGLOSS”

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

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

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

Adquiera sin pérdida de tiempo el magnífico libro

## “MANUAL DEL AUTOMOVILISTA” BREVIARIO DEL «CHAUFFEUR»

POR EL INGENIERO R. YESARES BLANCO

PRECIO: 5 PESETAS

OBRA POR IGUAL NECESARIA AL PROFESIONAL Y AL AFICIONADO, VOLUMEN ESPLÉNDIDAMENTE EDITADO, CON CASI 300 PÁGINAS, MULTITUD DE ESQUEMAS Y FIGURAS Y SÓLIDA ENCUADERNACIÓN.—En todas las librerías y en la EDITORIAL MUNDO LATINO, Sagasta, 14.

Apartado 502. — MADRID

**COJINETES DE RODILLOS CÓNICOS, AJUSTABLES,  
DE CABEZA ESFÉRICA.**

PEDID  
CATÁLOGOS



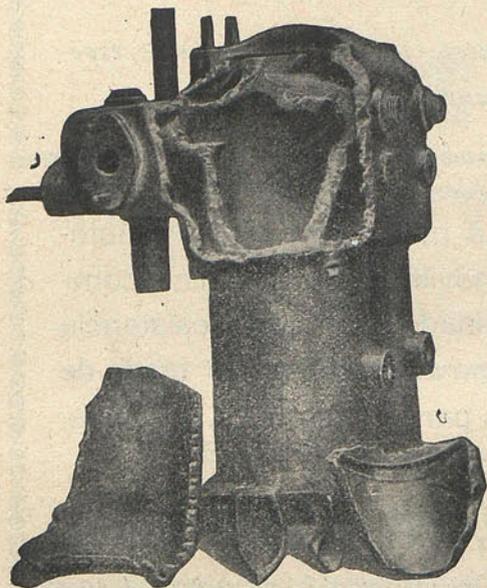
TELÉFONO  
34-85 M

JOSÉ URÍA P.º de Atocha 17

**COJINETES DE BOLAS “HOLLMANN”**

Soldadura Autógena y Eléctrica

— AUTOGENA MARTÍNEZ —



Especialidad en carters de aluminio y culatas de automóvil.

□ □ □

Soldaduras garantizadas en cigueñales, coronas y chasis.

□ □ □

VENTA A PLAZOS DE  
INSTALACIONES PARA  
SOLDADURA AUTÓGENA

Vallehermoso, 9.—Teléfono 11-26 J.

MADRID

---

ANTONIO SANCHO

NEUMATICOS Y MACIZOS

GOODRICH

PIRELLI

GOODYEAR

Depósito de los aceites Vacuun Oil

Ventas al por mayor y menor.



Exportación a<sup>1</sup> provincias.

Lagasca, núm. 55.—Teléfono 105 S.

**¡CHAUFFEURS!**

¿Necesitáis que se haga a  
vuestro coche, rápidamente,  
una reparación perfecta? \_\_\_\_\_



Consultad, plazo y condiciones, a

**TALLERES DHOT**

Diego de León, 4.

Teléfono S. 768.

**GARAJE**

Gonzalo de Córdoba, número 6

Teléfono 17 - 38 J.

*PAULAS INDEPENDIENTES*

*TALLERES MECÁNICOS*

*SOLDADURA AUTÓGENA*

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

**S. JIMENEZ**

NO COMPRAR SIN CONSULTAR CON ESTA CASA

Cardenal Cisneros, 7. - Tel. 459 J.

# MECANICOS - CHOFERES

INTERESANTISIMO. NUEVOS ARTICULOS DE PROPAGANDA

## ¡Ojo! Casa Cabezón ¡Ojo!

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

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

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

### IMPORTANTISIMO

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

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

## ¡Ojo! Casa Cabezón ¡Ojo!

14 Y 15, PASEO DE LAS DELICIAS, 14 Y 15.-TEL. 4-25 M.

NOTA.—Si no quiere molestarse pase recado por el teléfono indicado y seguidamente uno de nuestros representantes le presentará a usted cuanto desee.



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

## LA VULCANIZACION DE EMILIANO BERMEJO

Construcción de toda clase de artículos de goma.—Especialidad en  
la vulcanización en frío.

Esta casa garantiza  
todos los trabajos

**Ayala, 20 (esquina a la plaza de la Paz), Madrid.**

Teléfono 24-94 S.

# TAXIMETROS VERGARA

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

Cabeza, 24. MADRID

SOCIEDAD ANÓNIMA ESPAÑOLA DE

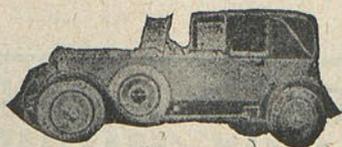
AUTO-  
MÓVILES **RENAULT**

DIRECCIÓN Y OFICINAS: Avenida Plaza de Toros, 7 y 9.-T. S. 1404

TALLERES Y GARAJE: Avenida Plaza de Toros, 7 y 9. - T. S. 888

SALÓN EXPOSICIÓN: Avenida de Pi y Margall, 16. - Teléf. M. 14-15

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA: AUTORENOS } MADRID  
DIRECCIÓN POSTAL: APARTADO 9022 }



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

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

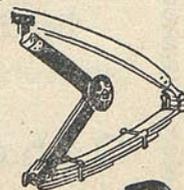
LOS ACEITES  
INGLESES



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

ROLLS-ROYCE

AMORTIGUADOR



HARTFORD

EVITA TODA SACUDIDA

CUBRE



BALLESTAS

PATENTE JEAVONS "ENGRASA y EVITA  
ROTURA."

Parabrisas

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

C DE SALAMANCA // Pº DE RECOLETOS. 14 - MADRID  
GROS. 4 - SAN SEBASTIAN.  
ROLLS ROYCE - MORRIS - PRICE'S

# TRANSPORTE

REVISTA MENSUAL ILUSTRADA

ÓRGANO DE LA UNIÓN GENERAL DE OBREROS DEL TRANSPORTE

Trabajadores de todos  
los países: ¡Uníos!!

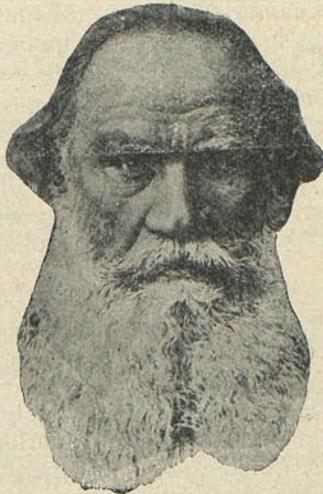
REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:  
PIAMONTE, 2 (CASA DEL PUEBLO)  
Secretaría 17. Teléfono 27-83 M.

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

## GALERÍA DE HOMBRES CÉLEBRES

### LEÓN TOLSTOY Una opinión sobre Tolstoy

León Tolstoy nació en Yasnaia-Poliana el 9 de septiembre de 1828. En su juventud fué oficial de artillería y estuvo en la campaña de Crimea, y dejó el servicio de las armas en 1855, en que comenzó a viajar por la Europa occidental hasta 1861. A partir de esta época se retiró a su propiedad de Yasnaia-Poliana, comenzando la publicación de las obras que le han dado universal renombre, entre éstas, «La guerra y la paz» (1864), «Ana Karenine» (1873), «Mi confesión» (1879), «Disertación sobre el Evangelio» (1880), «¿Qué hacer?» (1885), «Resurrección», «El poder de las tinieblas», etc. La tendencia de sus obras, impregnadas de un cristianismo sencillo, primitivo, reñido con las pompas de la Iglesia oficial, le hizo incurrir en la excomunión del Santo Sínodo ruso en 1901. Su amor a los humildes le hacía estar constantemente en relación con ellos, y para dar ejemplo de modestia recibía en su palacio—hoy convertido en museo—a los «mujicks» y aun empezó a aprender el oficio de zapatero. Llevando sus teorías al último límite quiso compartir con los pobres la vida de éstos, vivir en plena Naturaleza, y una noche se evadió de su casa, tomando el tren para trasladarse al campo. El excesivo frío que hacía le acarreó una pulmonía, de la que murió a poco, lejos de su familia, el 20 de noviembre de 1910. Tolstoy fué un pacifista, odiaba la violencia y atribuía a la fuerza todos los males que sufre la Humanidad.



Mas sean cuales fueren las discrepancias que surjan de mis críticas, todos los que luchamos, o más bien, si se me permite la palabra, todos los que vivimos, debemos una singular gratitud a Tolstoy, al hombre que nos ha recordado, cualquiera que sea nuestra función y condición, el sentido moral y el alcance de la vida. Todos estamos expuestos, en la vida estrecha y oscura que llevamos, a olvidar el sentido profundo y misterioso de la existencia. En casi todas las condiciones, en todos los oficios y clases, el patrón es absorbido por el negocio, bien sea la ganancia o bien las responsabilidades de la dirección; los obreros son hundidos en los abismos oscuros de la miseria, y de sus cerebros y de sus labios no salen más que gritos de auxilio y de protesta. Tolstoy nos llevó a levantar los ojos hacia el firmamento lleno de astros, a volver a encontrar el sentido de la simplicidad, de la fraternidad, de la vida profunda y misteriosa.

Y al mismo tiempo nos advierte. El, que no es el revolucionario banal, violento y destructor que solemos encontrar algunas veces; que es el hombre de la paz, del amor, del cristianismo renovado, advierte a los conservadores que el sistema seguido por la sociedad presente no puede subsistir, y que está condenada, no sólo por las irritadas reivindicaciones de los explotados, de los que sufren, sino por la protesta íntima de las más nobles conciencias.

# ¿Qué es la organización obrera?

**U**NA Sociedad de resistencia no es la hucha donde se depositan unas monedas para que cuando un accidente nos impide continuar trabajando, tengamos unos ochavos con que mitigar nuestro dolor.

—No es tampoco un conglomerado de hombres para imponerse groseramente al patrono, o pretender evadirse de responsabilidades cometidas en el ejercicio de la profesión.

—No es un Montepío de Socorros, ni un Banco donde por una cuota se abre cuenta corriente que unos señores (las Directivas) administran y hacen que cada uno tenga inusitados derechos...

—No es eso la Sociedad de resistencia.

La Sociedad de resistencia es:

Una valla a la prepotencia capitalista, un dique al despotismo patronal y a la tiranía del Estado, un baluarte defensivo y ofensivo contra la burguesía; eso es la organización obrera cimentada en bases incommovibles.

—Es y debe ser la acción y la idea puestas en práctica constantemente. Su contenido ideológico y espiritual es grandioso, porque grandes son sus objetivos y propósitos. Todo él se asienta en la acción propia, en el ejercicio de la lucha y en el campo de actividad de las concreciones materialistas y morales.

—La organización obrera es la escuela de vida donde se modula con hechos la conciencia social, que es factor decisivo para la destrucción del actual orden de cosas, que para vergüenza de la sociedad subsiste, debido al profundo letargo de las masas productoras, que no se han desprendido todavía de su modorra y siguen atadas al carro triunfal de la burguesía que las explota, tiraniza y vilipendia.

—La organización lo es todo, cuando en ella los trabajadores solidariamente unen sus esfuerzos, sus inteligencias. Entonces su empuje es arrollador, no hay poder que la detenga. Lo mismo abate a un tirano, domeña a una clase parasitaria, contiene el furor de las fuerzas del capitalismo, destruye la nefanda organización existente, que elabora la producción, organiza el trabajo y construye un nuevo régimen social armonioso, fraternal, bello y ponderable.

—Es la organización sindical un arma de lucha y un arma constructiva de trabajo, porque encierra en su seno las fuerzas vivas de la creación, que son renovación y fecundidad. Lucha la organización obrera por destruir las bases que aprisionan al trabajo para redimirlo, para liberarlo y para que su poder constructivo pueda desarrollarse, en su mayor amplitud, libremente.

—Es y debe ser la expresión personificada de la solidaridad humana, porque lleva en sus entrañas grandes anhelos de liberación, incontenibles afectos humanos, aspiraciones hondamente sentidas, deseos de renovación total, para el bienestar de la humanidad toda, sin egoísmos mezquinos, con generosidad y nobleza.

—Personifica también la libertad y la justicia; es la conciencia social simplificada y concreta en las personas de los productores unidos y solidarios. Las grandes causas tienen por fervorosa defensa a la organización. Como en el bien general se halla el verdadero bien particular, defendiendo las grandes causas, entienden las organizaciones que defienden las causas particulares todas de los oprimidos, de los vejados e indefensos.

—Ella está preñada de idealismo, de nobleza, y sus ideales son de liberación social, de liberación humana, no de individuos, de grupos, ni de clases. Aunque de clase, la organización sindical es eminentemente social y humana; lucha y brega por el bien general, hasta del de los propios enemigos de hoy.

—En la actual sociedad impera una moral impura, de caníbales; un individualismo suicida, convirtiéndose la lucha por la vida en franca y abierta guerra de humanos contra humanos, y arrebatándose mutuamente el botín de la riqueza social, que por ser objeto de codicia individual y no de pertenencia colectiva, produce el caos en que estamos envueltos, sin comprender los capitalistas que únicamente en la solidaridad social y en la comunidad de afectos e intereses se halla la solución a tan magno problema.

—Pero, al fin, los albores de nuevos días en la vida humana se empiezan a vislumbrar. La organización sindical se presenta como una nueva fuerza determinante, juvenil, pletórica de vitalidad, que constantemente acrecienta sus filas, penetra en la estructura capitalista, destruye sus prejuicios con la elocuencia de su fuerza arrolladora, de su evidente razón y justicia, y se convierte en el imperativo categórico de la sociedad, en el sucesor obligado del capi-

talismo, del feroz individualismo, que ha hecho de la tierra un lugar horrible de sufrimientos, miserias y vergüenzas.

—La verdad, la realidad y la vida tienen por representación a la organización sindical, re contra de la mentira, la ficción y la muerte. Todas las instituciones sociales que tienen rai-gambre burguesa hacen sombra a la organización sindical, y contra ellas se lanza decisiva-mente para destruirlas y replantarlas, por arcaicas, envejecidas y reaccionarias.

—La organización tiene en su espíritu creativo la idea fecunda y noble de Marx, que en noblecio la unión de los desposeídos.

—Por eso, porque la organización es y tiene que ser el anhelo justo del mañana y el me-dio ideológico, único, que nos anima hoy, deben los obreros todos, y particularmente los obre-ros del transporte, aprender y sentir la vida orgánica en su verdadera acepción.

—Pues a medida que todos vayamos despertando del letargo y engrosemos los organis-mos obreros de lucha, comprenderemos lo que vale la solidaridad de los trabajadores y el po-der que encierra la organización cuando está bien orientada.

—¡Que no haya nadie que deje de estudiar estos problemas!... ¡Que todos propaguemos estos principios, haciendo adeptos a la organización!... Conductores: ¡Vivificad vuestra con-ciencia ennobleciéndoos, unidos, en el abrazo fraternal de la organización!...

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

S.E.V.

DURANTE SU REPARACIÓN SERÁ  
SUSTITUIDA CON OTRA ADAP-  
TABLE A SU CHE

REPARACIÓN DE DINAMOS Y BATERIAS DE TODAS MÀRCAS

ANTONIO DIAZ

PRINCIPE DE VERGARA, NÚMERO 8.-- MADRID

ANTE EL MAÑANA

## La obra, en marcha

**A**L llegar a manos de nuestros compañeros este número, habrán recibido igualmente la cartilla de la Unión General de Trabaja-dores y la correspondiente a la Sección a que cada asociado pertenezca de nuestra Sociedad naciente: «La Unión General de los Obreros del Transporte».

Con este mes el nuevo organismo comien-za a caminar. Aprobado el Reglamento por las autoridades, terminados los más perentor-ios trabajos de oficinas, vencidos los obs-táculos y salvadas las dificultades, hemos en-trado de lleno en la nueva estructura orgá-nica...

No se puede saber, no se acabará de com-prender la labor realizada, hasta pasado al-gún tiempo. Cuando en la organización haya tomado cuerpo activo el movimiento renova-dor que ahora comenzamos, muchos de los que hoy miran esta obra con impaciencia,

muchos de los que abren los ojos asustados varios de los que pretenden cortar nuestra marcha, por temor a lo nuevo, a lo descono-cido, reconocerán que el armazón fijado hoy por nosotros es y será la síntesis del pensa-miento en marcha hacia otros mejores desti-nos reservados a la organización de los obre-ros del transporte. Hemos conseguido, contra todo pernicioso temporal, venciendo las in-clemencias de la titánica tormenta, poner en marcha la nave social con rumbos nuevos, en avance incontenible, trocando las viejas con-cepciones por otras más lógicas realidades que preparen un futuro social más en armo-nía con nuestros sentimientos.

En el fragor de la pelea se salvó el navío... Como más tarde o más temprano la verdad renace, y las menudas y mezquinas causas prenden por poco tiempo en la organización; han quedado relegadas para siempre las dife-rencias.

Ya estamos en marcha. Dentro de muy pocos días los asociados, con su expresa volun-tad, elegirán a los más capaces, a los que, sustituyéndonos, sepan perfeccionar la obra

cuyos cimientos hemos dejado puestos nosotros.

No hemos tenido más mérito que uno, que inmodestamente proclamamos: el de haber sabido vencer nuestras propias pasiones, teniendo el valor (¡suprema valentía es ésta!) de arrancarnos antiguos rencores, para con una fortaleza emotiva, con una actitud de vigor, desplazar todo lo pasado con sus raquíuticos pormenores.

Cayó quien por sus impurezas tuvo que caer, y destruído el obstáculo, se liman las asperezas: con el perdón, quien tuviera que perdonar; con tolerancia, quienes tenían que ser tolerantes... Y entre las ruinas de la modorra colectiva surge, valiente, un movimiento proletario en esta obra certera que se enfrenta con todo.

Y en el seno de esta labor bullen las energías creadoras, las capacidades para toda actividad, para toda reorganización.

Es necesario que surjan a la palestra los hombres activos y estudiosos, las efectividades... Deseamos sustituir a quien ayudar. La labor a realizar es ardua, en la que tienen que ir unidas en estrecho consorcio la idea y la acción...

Ahora se empieza.

El esfuerzo abrió la brecha en el camino, que debemos continuarla.

Hay que hacer, irremisiblemente, preferentemente, una labor intensa y extensa de propaganda y de educación societaria.

Hay que fortalecer la Caja social creando una fortaleza económica, colocándonos con medios materiales en condiciones de resistir y atacar en la lucha que se avecina.

Urge mejorar las condiciones económicas de los asociados, y es obligado conseguir mayores salarios, mejor trato en el trabajo.

Ya no se puede tolerar haya obreros del transporte sin asociar por falta de propagandistas.

Hay que estudiar los problemas del tráfico y la legislación pertinente a la profesión.

Necesario es que nos ocupemos de los problemas internacionales y darlos a conocer a los sindicados.

Labor de constancia se precisa para que nuestros patronos cumplan con el precepto legal de la ley del Retiro obrero, venciendo la indiferencia y apatía de nuestros asociados.

Como nuestra profesión está clasificada entre *las industrias agotadoras*, de las que los obreros procede anticipar la edad para percibir el retiro obrero, es imprescindible prestemos atención preferente a este problema, ya que las leyes no se cumplen más que cuando se tiene fuerza para hacerlas cumplir.

Estamos obligados a realizar, pero inmediatamente, la propaganda en provincias, para

la reconstitución definitiva de la Federación Nacional.

Hay que reformar los Reglamentos del organismo y de las Secciones, poniéndolos en armonía con las necesidades sociales de la colectividad.

Tenemos que conseguir la intervención obrera de nuestra colectividad en los organismos oficiales que nos afecten profesionalmente, etc., etc.

Mucha y muy amplia tiene que ser la labor a realizar, por lo que, sin pretender engañarnos a nosotros mismos, necesitamos estudiar mucho, hacernos capaces para resolver estos problemas con éxito.

La acción propia de este organismo dará las normas a seguir, y el ejercicio de la lucha será el nervio de su contextura.

LAS COMISIONES-DIRECTIVAS.

---



---

## LA PALMA ESPAÑOLA

FÁBRICA DE GORRAS

ESPECIALIDAD en las de CHAUFFEURS

30, PLAZA MAYOR, 30  
MADRID

---



---

## Lo que dice la Prensa

La Unión de los Obreros  
del Transporte I

PARA cuantos sigan con atención y simpatía el desarrollo del movimiento de la organización sindical afecta a la Unión General de Trabajadores—que es en realidad cuanto hay de verdaderamente positivo en el movimiento obrero español—no pueden pasar inadvertidos los intentos, ya felizmente logrados, de fusión entre los obreros organizados de la industria del transporte urbano y lo que en el mismo sentido va camino de realizarse por la inteligencia armónica que ya existe entre la Sociedad de Peones en General y la Federación Local de la Edificación.

Hechos de esta índole, tan halagüeña por lo que significan en cuanto a la consolidación de las respectivas organizaciones de industria, tienen un alto valor como síntoma de la elevación del nivel cultural y educativo que alcanza la clase trabajadora en general y que se destaca en mayor proporción entre los hombres

que se hallan al frente de las colectividades obreras de resistencia.

Por fortuna, en el caso concreto de los obreros del transporte urbano, las corrientes de aproximación que hace años iniciaron trabajadores de convicciones profundamente socialistas han culminado en un éxito completo, que es victoria resonante para todos los obreros del transporte, por cuanto las dos organizaciones que separadamente venían funcionando en Madrid—la Unión General de Conductores de Carruajes y «La Velocidad», Sociedad de Conductores de Automóviles—han quedado íntimamente fusionadas en una sola y potente organización obrera, con unos cuantos miles de asociados, dentro de la Casa del Pueblo de Madrid y de la Unión General de Trabajadores, ratificándose por ambas colectividades, al refundirse en una sola, su franca orientación socialista y su fe en el triunfo definitivo de las aspiraciones por las cuales lucha el Partido Socialista Obrero Español. No están inmunizados los militantes del movimiento obrero contra los daños que causan las mezquinas pasiones y la influencia de hombres perversos, a quienes al fin se descubre, imponiéndoles las sanciones adecuadas. Señalado queda un motivo casi fundamental de que se prolonguen disensiones entre la clase trabajadora, que requieren, para vencerlas, un empeño muy porfiado y un caudal copioso de energías, prodigadas con toda tenacidad en este caso de los obreros del transporte.

Borrar recelos, aunar voluntades, acercar la llama de la cordialidad a los espíritus sumidos en la frialdad que desparraman el odio y la maledicencia ha sido la gran labor que un puñado de hombres de buena voluntad han realizado en una y otra colectividad. Ya no hay más que una organización: la Unión General de Obreros del Transporte, de Madrid, en la que conviven fraternalmente los trabajadores de esta industria, ya se ocupen en la tracción de sangre o en la mecánica, que han de procurar la resolución de sus problemas moviéndose en un ambiente de perfecta disciplina y solidaridad, por el cual consigan infundir respeto a la clase patronal e imponer el triunfo de aquellas reclamaciones que toda organización obrera ha de inspirar en la justicia y adaptar a la oportunidad de apropiadas circunstancias económicas de la industria.

\* \* \*

Contaba «La Velocidad», bajo este mismo título, con una excelente revista mensual, órgano societario de los conductores de automóviles de Madrid, en la que se demostraba la sagacidad periodística y el buen gusto en la

información gráfica de los compañeros directores de dicho periódico obrero. La misma revista, transformada ahora en órgano de la Unión General de Obreros del Transporte, acaba de publicar su primer número, que supera en lo posible a los que en la anterior etapa se han venido publicando. Se dedica en la revista de la Unión General de Obreros del Transporte, titulada TRANSPORTE, sitio de honor a los sentidísimos trabajos que como homenaje a la memoria de Iglesias se publican. Y se inserta como preciado documento dirigido a nuestro querido amigo y correligionario Angel Martín, secretario general de «La Velocidad», un autógrafo del que fué nuestro venerable director, a quien llenó de alegría el hecho de que se fusionaran las dos colectividades hermanas.

.....  
 .....  
 Quien tan sanos y acertados consejos daba a los trabajadores de la industria del transporte urbano seguramente que sintió una gran satisfacción al conocer la grata noticia de que se había llegado a la fusión de ambas Sociedades obreras, que además imprimen a su orientación un matiz socialista cada día más acentuado.

Sobre el éxito importantísimo que en el orden local supone esta unión de los trabajadores del transporte urbano, que mantienen cordialísimas relaciones con los compañeros del Sindicato Nacional Ferroviario y que, como éstos, pertenecen a la Internacional del Transporte, se ha logrado algo que es de suma trascendencia para los trabajadores de esta industria en el orden nacional: el funcionamiento, con nuevas y grandes fuerzas, de la Federación Nacional del Transporte Urbano, que hasta ahora no fué sino un remedo de organismo federativo nacional y que en lo sucesivo ha de constituir una rama poderosa de la Unión General de Trabajadores y un aliado leal del Partido Socialista Obrero.

Que la prudencia, la serenidad y la energía acompañen siempre en su gestión a los trabajadores asociados del transporte urbano para que muy pronto podamos unir a la felicitación cordialísima que ahora le enviamos otras muy expresivas y entusiastas por los triunfos que han de lograr por la firmeza de su unión, por la disciplina sindical y por la tenacidad con que mantengan su adhesión a los ideales del Socialismo internacional.»

(De «El Socialista».)

---

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

# Para alusiones

Al presidente de «La Unión Española» (Sociedad de Socorros Mutuos de «Chauffeurs»), compañero Francisco Martínez Collar.

EN el número correspondiente a diciembre del pasado año, de la admirable revista que edita la Sociedad de Socorros Mutuos de «Chauffeurs», en su artículo de entrada dice, entre otras cosas, el camarada Collar:

«También se dió cuenta de bastantes adhesiones, entre ellas la nuestra (alude al banquete celebrado el 16 de noviembre en honor del letrado don Pedro Rico), de la que el compañero A. Martín dijo que nuestra presencia demostraba que se iban limando asperezas.

Pero creo yo que esto no debe tomarse tal como literalmente se ha dicho, pues creo yo que en Socorros Mutuos nunca hubo tales asperezas para «La Velocidad», y desde luego puede afirmar que en la actualidad no existen, ni deben existir, pues el fin de ambas Sociedades es idéntico (el bien de sus asociados), y como cada Sociedad tiene trazado ya su camino diferente, pero al fin deben ser convergentes los dos caminos, lo lógico es que se encuentren, pero no que se estorben; todo lo contrario.»

En primer lugar, querido amigo y compañero Francisco Martínez Collar, en lo de *limar asperezas*, no me refería a «La Unión Española», sino a «La Unión General de Conductores», aliados nuestros hoy. Así lo comprenderían el compañero Collar y aquellos otros que, intentando engañarse a sí mismos, le felicitan por la intención que en su artículo fingen ver. Me agrada mucho su alusión porque ella me da motivo para aclarar, una vez más (sobre este mismo tema publiqué yo un artículo en octubre de 1920), lo de que «cada Sociedad tiene trazado ya su camino diferente».

Al mismo tiempo que nuestra organización de resistencia, en su táctica de lucha de clases, de acometividad y política que preconiza la Unión General de Trabajadores, puede existir en el mismo oficio, sin que haya contradicción en ello, Sociedad de Socorros Mutuos o Montepío. Mientras el Estado no mitigue los dolores del hombre trabajador, dándole medios para sobrellevar los momentos de infortunio; mientras no haya leyes, y éstas se cumplan, por las cuales el obrero sea atendido en toda su extensión cuando esté parado, enfermo o accidentado; mientras las leyes del retiro obrero y pensiones a la vejez sean simplemente una esperanza, el hombre pro-

ductor, que está sujeto a los vaivenes de vida adversa, tendrá que ser previsora, no por el ahorro individual, que por la ruindad de los salarios no podrá lograr sin menoscabo de su salud, sino colectivamente en Sociedades paliativas de apoyo mutuo. Sólo basta con seguir cada entidad su camino trazado, delimitado el campo, aunque, como dice el admirable Collar, *sean estos caminos convergentes*.

Ya sé yo que entre «La Velocidad» y «La Unión Española» (Socorros Mutuos) no hubo disensiones. La entidad Mutua está nutrida con asociados de «La Velocidad»; no cabía, pues, ninguna disensión entre las dos entidades hermanas. Y en lo que se pueda procuramos y procuraremos apoyarnos. Y para ese apoyo recíproco que debe existir, para que la entidad de Socorros tenga la potenciabilidad orgánica que yo desearía que debiera tener, será necesario procurar exista una sola entidad de Socorros en el gremio de los obreros del Transporte, como sólo hay una sola Sociedad de resistencia. No se nos hable de inconvenientes y rivalidades a quienes supimos vencer, no solamente los obstáculos y diferencias, sino también nuestras propias pasiones, que en vencerlas está el valor real del hombre. Para terminar:

La Sociedad de Socorros Mutuos es la previsión de los conductores; es, ante el mañana inseguro, la seguridad del mañana; es la protección colectiva que mitiga nuestros dolores cuando las fuerzas nos abandonan o un accidente nos priva de nuestra actividad para el trabajo. La Sociedad de Resistencia es la idea del porvenir preñada de redentoras esperanzas, que lucha y luchará contra todos los desmanes de quienes nos explotan; es el dique infranqueable ante las injusticias sociales que constriñen nuestros anhelos.

Ambas entidades se complementan. Deber de todos es hacerlas vigorosas.

ANGEL MARTIN Y MARTIN.

## ¡¡Neumáticos y Bandajes!!

Marcas Dunlop, Cord Michelin, Cable, Goodrich Cord, Good-Year Balon, Ajax Cord, Bergougnan, Cord.

### ¡¡ ÚLTIMA FABRICACIÓN !!

¡¡Para comprar barato!!

## CASA ARDID

Génova, 4. Teléfono 19-26 J. Madrid  
Exportación a provincias.



### El Congreso de la I. T. F. de 1926.

EL Congreso Internacional de los Obreros del Transporte se celebrará en París a principios del mes de septiembre. La fecha exacta, que se fijará de acuerdo con los compañeros franceses, se hará conocer oportunamente.

De acuerdo con los Estatutos de la Internacional de Obreros del Transporte, la Oficina de Amsterdam nos comunica que las mociones o propuestas deben presentarlas las Secciones antes del 15 de marzo próximo, para someter el orden del día provisional al Comité Ejecutivo. Para las organizaciones fuera de Europa se concede el límite hasta el 15 de mayo, con objeto de que tengan tiempo suficiente para tomar el asunto en debida consideración.

Antes del Congreso general se celebrarán conferencias de grupos, cuya duración dependerá del número y carácter de las mociones y propuestas sometidas a la deliberación.

Por tal motivo es necesario que las entidades afiliadas procuren, a la mayor brevedad, estudiar sus problemas para enviar las pro-

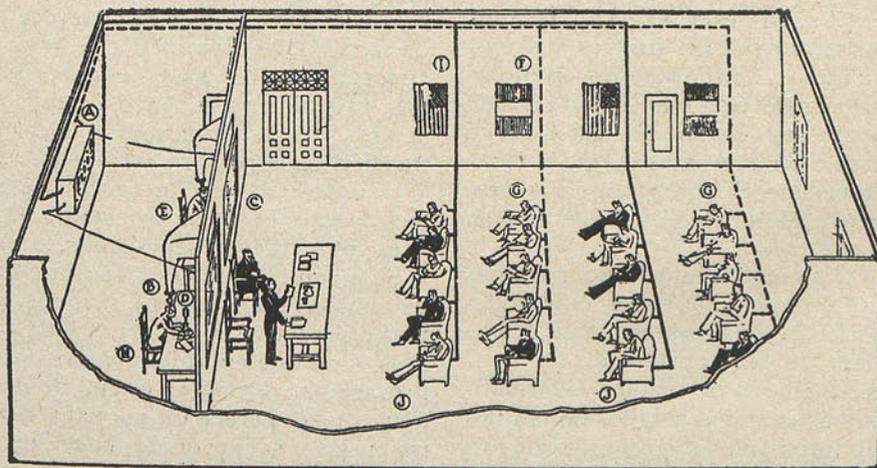
puestas al Congreso, como asimismo nombrar los delegados que asistan a tan notable comicio, y que estos delegados tengan suficiente tiempo para prepararse en su misión representativa.

### Una organización sistemática del Mercado del Trabajo.

En el número de diciembre de la revista «Informaciones Sociales», se publica un importante trabajo del doctor Berger, titulado «Plan de una organización sistemática del Mercado del Trabajo», en el que se estudian y resumen las investigaciones hechas hasta el día sobre esta interesantísima cuestión, que además tiene una positiva actualidad.

Dicha revista inserta igualmente la Memoria escrita por Albert Thomas acerca de su reciente viaje a varias Repúblicas de la América del Sur.

Concede gran espacio a la información sobre la actualidad internacional de las organizaciones obreras, y publica las acostumbradas secciones de mutualismo, cooperación, condiciones del trabajo, los trabajadores intelectuales, coste de la vida, los salarios y los precios,



FACILIDADES PARA VENCER EL PROBLEMA DE LOS IDIOMAS

A, amplificador.—B, aparato receptor.—C, ventana.—D, micrófono.—E, intérprete.—F, línea de conexión, con auriculares para cada delegado.—G, delegados.—H, intérprete.—I, línea de conexión, con auriculares para cada delegado.—J, delegados.

agricultura, trabajo de las mujeres y de los niños, seguros sociales, movimientos emigratorios, etc.

### El II Congreso Internacional de Transportes.

Este se ha celebrado en Nueva York, en el Hotel Roosevelt, durante los días 11, 12 y 13 del próximo mes de enero pasado. Se ha tratado en él, con gran amplitud, de lo que se refiere al problema del tráfico en las grandes poblaciones.

«De nada sirve—afirma Joaquín Regnaut en «España Automóvil»—el que se construyan coches verdaderamente utilitarios, es decir, baratos, pequeños y ligeros, si éstos deben ir al mismo paso que los peatones, a causa de faltar la debida regulación del tráfico.»

Este problema, junto con el de la evitación de accidentes, se ha sometido a un amplio estudio en el Congreso.

Se llevó a cabo al mismo tiempo una detenida inspección de los métodos puestos en práctica en la ciudad de Nueva York para regular el tráfico.

Entre el programa de temas se han tratado, entre otros: «Circulación de vehículos y peatones», «Definición del automóvil como artículo de venta», «Administración eficaz de ventas», «Desarrollo de los agentes de venta capaces», «Aspectos internacionales de la organización de ventas», «Para que la publicidad produzca ventas».

«Por último, la dificultad de la diferencia de idiomas ha sido vencida con la originalidad verdaderamente americana. Por el dibujo adjunto podrán darse cuenta nuestros lectores de la facilidad con que queda resuelta. Por medio de los auriculares que cada delegado podrá ponerse, si lo desea, se oirán simultáneamente los discursos, en francés, castellano y alemán, aunque aquéllos sean pronunciados en inglés. De esta manera no ha sido obstáculo el que concurren delegados de 56 países, hablando 16 diferentes lenguas, como asistieron al pasado Congreso Internacional de Transportes a Motor, celebrado en Detroit en mayo de 1924.

Para el II Congreso, más de 60 naciones que hablan 16 lenguas diferentes, han enviado su adhesión a este Congreso, dando este detalle una idea de su importancia.»

Con mayor facilidad de medios informativos daremos más amplios detalles de tan notable Cincio Internacional en el próximo número.

---

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

## Para el intrépido cazador de gazapos

MUCHAS veces nos hemos regocijado leyendo al jocundo don Melitón González, o presenciando las fechorías de sus personajes, no menos jocundos, en el tablado de la escena; y decíamos siempre:

—¡Pero qué gracia tiene este hombre!

Alabábamos su paciencia de benedictino, en esperar cachazudamente que los gazapos pasaran por delante de su formidable puesto de espera.

Y nos hemos reído hasta el descoyuntamiento con sus imitaciones de los poetas modernistas, o con sus parrafadas de prosa ultracamelista.

Pero hace pocos días nos ha demostrado su protéica condición de sábelotodo y su fina ironía al hablar de nosotros en el «A B C», cumpliendo a costa nuestra su diario compromiso con don Torcuato.

Decía que los «chauffeurs» franceses han tomado por patrón a San Cristóbal, y nos permitimos recordarle que por aquí también hay muchas personas que han puesto sus automóviles bajo la protección del mismo santo; pero que esto no quiere decir que nosotros deseemos tal abogado, ni siquiera porque se apoya en una estaca, que según la delicada ironía de don Melitón, es el símbolo del castigo que merecemos por el consabido «Exceso de velocidad».

Pero don Melitón ha llegado a más: ha buscado en su biblioteca un tratado de Mitología griega y ha buscado, con esa paciencia acreditada de antiguo por él, en la paciente espera de gazapos, la divinidad que, a su juicio, nos cuadraba mejor, hasta encontrarla en Atropos, una de las tres Parcas, que por feliz casualidad tiene un nombre que parece contracción de la palabra «atropellos».

¿Ustedes van viendo hasta qué punto llega la sutileza y la gracia de este don Melitón?

Es maravilloso; sencillamente maravilloso.

Solamente hemos de decir que don Melitón ha cuidado de callar que Atropos, por sí sola, no podía cortar el hilo de la vida de los hombres, sino que cumplía siempre las órdenes de Proserpina, verdadera dueña de las vidas humanas (esto parece un pequeño gazapo), y sería curioso saber quién hace los oficios de Proserpina si nosotros hacemos el de Atropos.

Nosotros, por nuestra cuenta, hemos buscado en la Mitología, claro es que con mucho menos tiempo que don Melitón, el dios o se-

midios que podría cuadrar a periodistas que unas veces con mala intención, otras con el deseo de hacer una gracia, un chiste, y otras con la inconsciencia del atrevido y supino ignorante, hablan de lo divino y de lo humano; de la medicina y de las pasiones; de la mecánica y de la música; de la historia y de la metafísica, sin saber nada de nada y sin importarles si torcían las voluntades de los lectores, o equivocaban las opiniones, o inclinaban los ánimos...

Después de mucho buscar, creemos que las deidades que más en carácter están para patronear a esa clase de periodistas son las Harpías, hijas de Taumas y Electra. La Oscuridad, la Tempestad y la Rapidez, son las traducciones de sus nombres griegos, que como anillo al dedo encajan en las más salientes cualidades de los mencionados periodistas, que hoy, como en los fabulosos tiempos, sirven a Júpiter o a Juno, según les conviene.

No sabemos si don Melitón es de esta clase de periodistas, pues sabe casi siempre lo que escribe; pero esta vez no estaba enterado de lo que pretendía tratar, y por ello fué injusto con nosotros. Le recomendamos que lea la colección de nuestra Revista para que se convenza de que no ejercemos de Atropos por culpa nuestra más que en una pequeña parte de los accidentes callejeros del tráfico.

¡Ah! Y le damos las gracias por haber aclarado que Beobia está en Francia, porque de otro modo nosotros no hubiéramos sabido hacia dónde caía esa población, ya que la que conocíamos era BEHOVIA. (¿Será esto otro gazo?)

## El Transporte y la jornada de ocho horas

LA fusión realizada por los dos organismos del Transporte existentes en Madrid ha sido secundada por las demás localidades que se encontraban en parecidas o idénticas condiciones.

Una vez concluidos estos trabajos preliminares para regular la nueva organización, la labor a desarrollar es tan amplia como compleja, por lo cual requiere un estudio sereno para poder esperar un resultado tan práctico como positivo.

El gran desenvolvimiento de la industria automóvil, como elemento de trabajo dentro de la Península, y como fuerza sindical dentro de la organización, nos obliga a fijar nuestra atención preferentemente.

El interés desplegado por las Empresas patronales recientemente constituidas ha dado

lugar a ciertos escarceos en la Prensa, con motivo de *monopolios* y *exclusivas*, en vista de los óptimos resultados obtenidos durante el corto período de explotación en esta clase de industria.

El corto salario y la jornada abrumadora (doce a diez y seis horas por día) en este trabajo, tan sumamente esforzado por el derroche de energías que supone el manejo de camiones de gran tonelaje, invita a estudiar con preferencia el abuso a que se hallan sometidos estos camaradas.

Son contadas las Empresas que tienen establecida la jornada de ocho horas, y, por consiguiente, nuestro esfuerzo debe tender a reorganizar por todos los medios a nuestro alcance, e incluir una industria de gran porvenir y de verdadera importancia, en la legislación de trabajo que alcanza a la inmensa mayoría de asalariados, máxime que se trata de ratificar y mantener, por acuerdo de la Internacional Sindical de Amsterdam, la jornada de ocho horas, conquista de las más importantes conseguidas por la clase trabajadora.

En la Convención de Wáshington celebrada el año 1919 no fueron comprendidas, entre otras, las categorías siguientes:

*Los obreros empleados en los servicios públicos, municipales y servicios del Estado, y los obreros empleados en el comercio, los marinos, obreros de los «dockers» y obreros del transporte.*

Esto es: que si los trabajadores que tienen conquistada la jornada aludida han de estar constantemente en lucha para mantenerla, nosotros, que oficialmente no la tenemos reconocida, y conocedora de ello la clase burguesa sabe aprovecharse, debemos redoblar nuestros esfuerzos hasta tanto no obtengamos este anhelo nuestro.

La unificación de los obreros del Transporte es un hecho, y con esta base es preciso trabajar con ahinco para que nuestra profesión, hoy incipiente en la lucha sindical, reúna todas las cualidades que merece una industria que por su constitución puede ser la más vital de la nación.

CARLOS HERNÁNDEZ.

Madrid, enero 926.

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

**GARAJE IBÉRICO**

García de Paredes, 82.



El agente del tráfico de Londres, sin porra. Su mano enguantada es el símbolo del orden circulatorio inglés

## Facetas del tráfico.

La seguridad en el ejercicio de la profesión.

SI ventajoso es para los «chauffeurs» obtener un salario suficiente para cubrir sus necesidades y disfrutar de una jornada de trabajo humana que no agote el organismo prematuramente, no lo es menos el que nos preocupemos de realizar el trabajo en condiciones de seguridad y confianza, de tener en todo momento dominio sobre el vehículo que se conduce. La circulación por Madrid cada día es más difícil por el número crecido de carruajes que circulan, por la estrechez de sus vías y por la ineducación que en general muestra el peatón. Estas circunstancias hacen más peligrosa la profesión del «chauffeur», ya de por sí rodeada de peligros.

Ciertamente que en lo que respecta a la circulación se ha conseguido bastante, aunque no todo lo que podría hacerse, si influencias de alguna Empresa fuerte no se opusiera a descongestionar el centro de la población de tranvías. Pero el objeto de estas líneas va más bien encaminado a llamar la

atención sobre la desmedida avaricia que sienten algunos patronos que explotan coches en la industria de taxis que les impide poner su material en condiciones de seguridad para los conductores y para el público. Podríamos citar los nombres de algunos de estos explotadores que, más atentos a la recaudación que a la seguridad de los conductores, no les preocupa la persona del obrero ni los accidentes a que está sujeto. Y en esto sí que se puede hacer labor importante a poco que nos preocupemos de nosotros mismos. Con ello iremos ganando en prestigio profesional, porque disminuirá el número de accidentes; evitaremos una buena parte de la carga que tiene el organismo y demostraremos sentir que estimamos nuestra persona y nuestra libertad, que no pueden quedar hipotecadas en la ambición desmedida de nuestros explotadores. En Madrid ruedan muchos coches sin frenos que son un peligro para conductores y viandantes. Y esto no debe ser. ¿Lo saben los señores ingenieros de la Comisaría de Carruajes? Venimos presenciando cómo se verifican las revistas de auto taxis, y, francamente, no puede satisfacernos como obreros que trabajamos en esa industria el que la inspección quede reducida a la parte externa del carruaje y su interior y si el aparato taxímetro marca con exactitud. Queremos *algo más*, y en ese algo más va el interés de profesionales y el interés del público. ¿Querrán tener en cuenta este interés el jefe de circulación señor Abarca y personal técnico? En nosotros no hallarán otra cosa que cooperadores para el mejor cumplimiento de su misión.

## Nosotros y la Prensa.

Muchas veces nos hemos ocupado en la revista de «La Velocidad» y en el «Boletín de La Unión» de contrarrestar las campañas tendenciosas que algunos periódicos dedican contra los conductores de carruajes. La última campaña de la serie ha estado a cargo del diario de la noche «Informaciones». Este periódico, en sitio preferente y adornado con dibujos espeluznantes, publicaba un artículo a primeros del pasado mes de enero en el que pretendía indisponer a las gentes contra los conductores. En el artículo, que está escrito por el doctor Víctor Ruiz Alvéñiz, que firma con el seudónimo de «Chispero», se inserta una estadística más o menos fantástica que nosotros reproducimos, y es la siguiente:

«Atropellos causados en toda España en el año 1925: Muertos, 675; heridos, 3.107; total de víctimas de atropellos en un año, 3.782. Por automóviles, 2.829 víctimas; por motos y ciclos, 359 víctimas; por tranvías, 308 víctimas; por coches y carros, 286 víctimas; total, 3.182. Víctimas en Madrid: Muertos, 109; heridos, 818; total, 927.»

Asustado «Chispero» de tanto accidente, en vez de analizar los motivos, el porqué de los

atropellos e ir directamente a demostrar los remedios, da en el vulgarote tónico de «la bullanga» callejera:

«Se nos ocurre que para corregir tanto desafuero sangriento y tan continuada ruina no hay sino extremar el rigor *con los causantes* de los atropellos y hacer bueno el adagio castellano que sabiamente reza: «¡El que la hace, que la pague!»

«En cuanto el Estado y sus autoridades y leyes dispusieran el pago obligado, a título de multa o indemnización a la sociedad (y aparte, claro es, de la obligada compensación a los perjudicados), de unas cantidades parecidas a las que señaladas quedan para los casos de muerte y para las lesiones que obliguen al paro, seguramente que se corregiría en gran parte este intenso mal, que amenaza con ir despoblando a España y cada día aumenta trágicamente en gracia a la lenidad más que relativa de que disfrutaban los causantes de los atropellos. ¡Que paguen, señor, que paguen! ¡Y si no tienen con qué, con sus coches, autos, tranvías y máquinas, que siempre valdrán algo!»

El caso es cobrar, ¿verdad, señor Alvéniz? El evitar los accidentes es lo de menos.

Y antes de hacerle conocer el porqué tienen parte de culpa de algunos de los accidentes callejeros las Empresas periodísticas (1), le *largamos* a usted otras estadísticas para que compare y no se asuste tanto...

En una estadística publicada por «La Voz» hace algún tiempo se decía que en un año ocurrieron en París nada menos que 60.375 accidentes por atropellos de carruajes, descomponiéndose este total en dos cifras: 45.436 en que solamente se causaron daños materiales, y 14.939 en que resultaron personas muertas o heridas.

Aquí están incluidos los accidentes de toda clase de vehículos, correspondiendo a los de motor por explosión, automóviles, autobús y motocicletas, 8.967, 563 y 353 víctimas entre muertos y heridos.

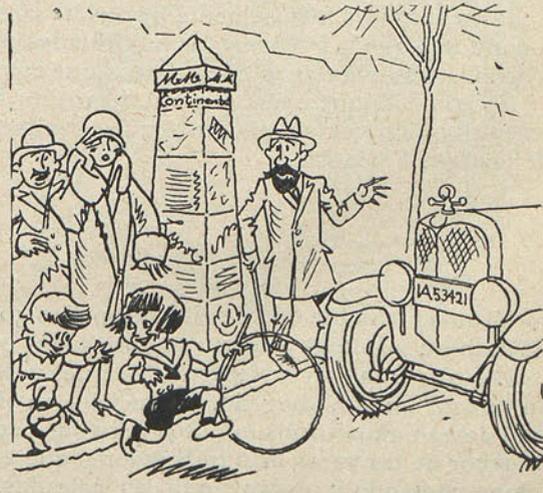
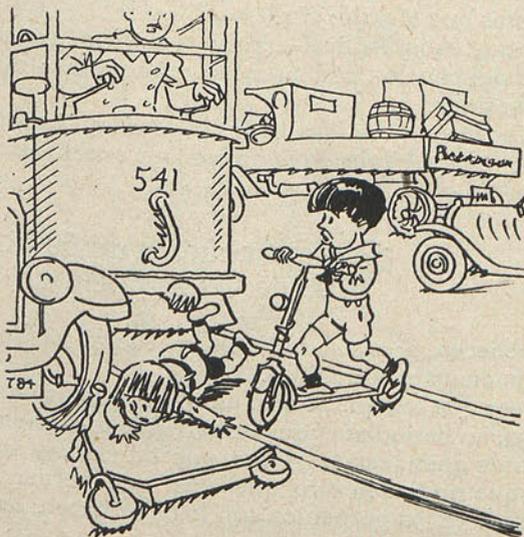
A pesar de nuestros buenos deseos, no hemos podido hacer una investigación semejante de los ocurridos en Madrid; pero habiendo logrado conocer el número de expedientes tramitados en uno de los diez Juzgados de instrucción, nos valdremos de esta base para establecer comparaciones.

Hay que advertir que dicho Juzgado es quizá donde mayor número de accidentes ocurren, por hallarse en él gran parte de los llamados «recreos» y arrancar una de las carreteras de más tránsito.

Pues bien: han ocurrido desde el 1.º de julio al 31 de enero de 1925, 26 accidentes en que hubo lesionados o muertos, y 16 en que solamente hubo daños materiales.

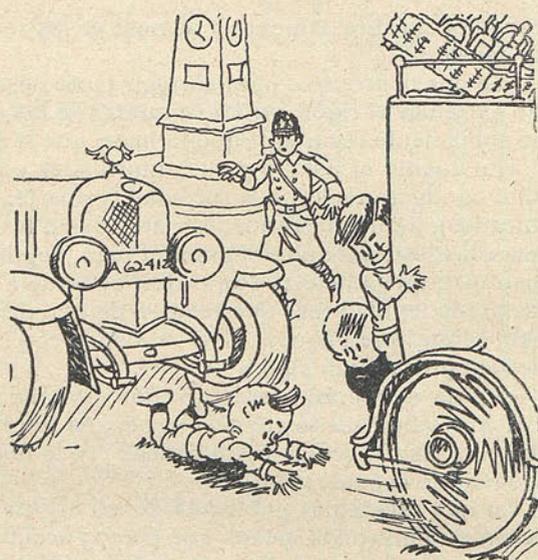
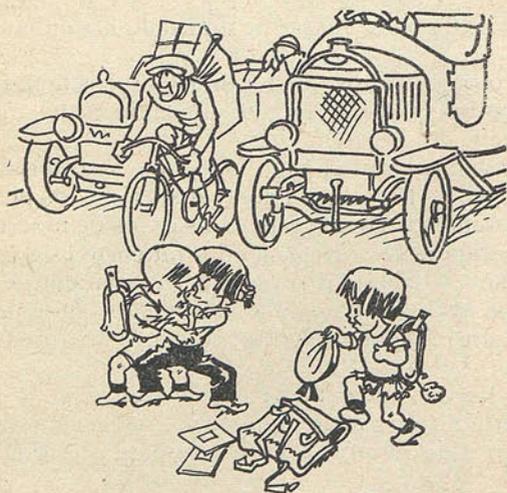
Doblando estas cifras para calcular los atropellos que puedan ocurrir en el segundo semestre, tenemos 52 y 32, respectivamente, y multiplicando por 10, que son los Juzgados de Madrid, tendremos 520 y 320.

(1) Procuramos ser piadosos con los periodistas, porque éstos, por un miserable sueldo, vense obligados algunas veces a envenenar a la opinión con cucharadas de prosa.



Por tolerar los deportes en la vía pública parecen aplastados por los vehículos centenares de niños, sin que los conductores puedan evitarlo.

Por falta de parques y colegios en Madrid es el 50 por 100 de los atropellos de niños y a la hora de clase, y no por culpa de los conductores.



Por el irritante abandono en que los padres tienen a sus hijos en Madrid hay un 30 por 100 de los atropellos, que se evitarían si se atendiese a los niños.

Existen en Madrid 20.000 niños sin colegios, de los cuales 5.000 se entretienen en el peligroso deporte de subirse en la trasera de los carruajes, sin que la Prensa y otras instituciones sientan deseos de combatirlo para evitarlo.

Aún queremos doblar de nuevo estos números para aproximarnos a los hechos que, por constituir delito, se tramitan en los Juzgados municipales, y entonces encontraremos el total general, que es de 1.040 y 640, siempre respectivamente.

¡Muchos más que los contados por el periodista de «Informaciones», para satisfacerle más en su argumento!

«La Voz» no nos decía qué cifra corresponde a los vehículos de motor por explosión en los accidentes, de que sólo resultaron daños materiales; pero como sí que expresa la de los en que hubo víctimas, nos bastará con ella.

En París, en un año, hubo 9.883 (1).

En Madrid, tomando estos cálculos como muy aproximados a la verdad, hubo 1.040.

Es decir, que en París ocurren NUEVE VECES Y MEDIA más accidentes que en Madrid.

¿Es París nueve y media veces mayor que Madrid? No.

¿Hay en París nueve y media veces más automóviles que en Madrid? No.

¿Tiene París nueve y media veces más habitantes que Madrid? No.

Pues entonces forzosamente hemos de colegir que es injustificada, irreflexiva, tendenciosa, la conducta que la Prensa y las autoridades observan con los calumniados «chauffeurs» madrileños, presentándolos poco menos que como asesinos.

No con esto queremos decir ni demostrar que son pocos los accidentes en Madrid. Nuestro deseo es que no exista ninguno, y para evitar que sucedan somos los únicos que procuramos atenuarlos. Veámoslo.

¿Por qué ocurren un 50 por 100 de los atropellos?

Vamos a admitir que de cien atropellos 50 obedecen a casos fortuitos, a fuerza mayor, inevitables; los otros 50 ocurren por causas que podían ser corregidas.

Los que caminan a pie tienen el criterio de creer que los que van en auto son unos vagos, sin reparar que un abogado, un médico, un obrero, un periodista (¡que exigen ir de prisa siempre!) desean ganar unos minutos para sus peculiares quehaceres, y que por tal motivo son la mayor de las veces más trabajadores que esos que no tienen otro quehacer que perder el tiempo paseando y obstruyendo las calzadas. Estos vagos perpetuos son los que hacen am-

(1) En el «Boletín» informativo de la I. T. F., correspondiente a enero; decía: «La circulación automovil en los Estados Unidos ha causado diariamente la muerte de 55 personas, según la Estadística del «National Safety Council». En 1925 los accidentes de automóviles fueron 450.000.

biente hostil contra los automóviles y demás vehículos, de cuyos argumentos ramplones suele hacerse eco la Prensa, que no mira más que conquistar compradores (o lectores).

Muchos accidentes se evitarían si la Prensa y autoridades hicieran comprender a las gentes que quienes trabajan con carruajes tienen derecho a circular libremente por las calles sin que se opongan a ello la legión de holgazanes que descaradamente y alentados por la Prensa invaden la parte reservada a los carruajes.

Los accidentes que por estas causas ocurren no pueden ser imputados a los conductores.

El que haya en Madrid cerca de 500 atropellos de niños al año *depende exclusivamente del Municipio.*

«Del Ayuntamiento de Madrid—según afirmaba «Heraldo de Madrid»—, que no dispone de bastantes escuelas para recoger, educándolos, a todos esos niños que vagan por las calles expulsados del hogar por la estrechez malsana que le sirve de cobijo.»

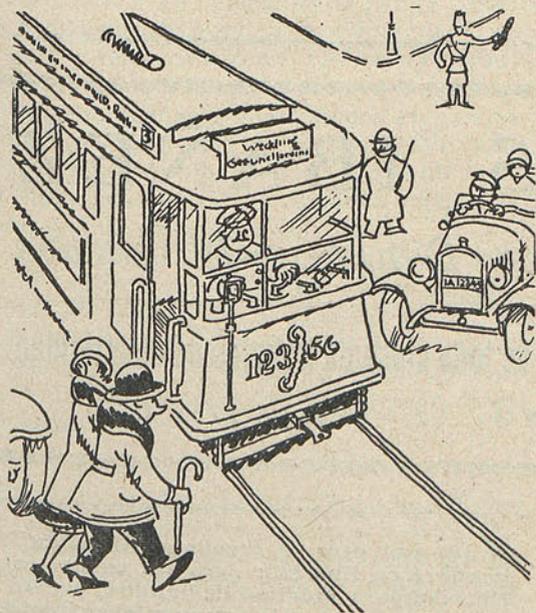
Por otra parte, la Prensa, esa Prensa que olvida su misión educadora y orientadora, es culpable de que el público se obstine en sostener un derecho falso, ya previsto en la legislación vigente: el de creerse dueño de ir por la calzada y estacionarse en ésta.

La Prensa es culpable de que el público, envalentonado e irascible, cometa violencias contra los conductores y contra los carruajes porque, alentado por ciertas campañas, cometen estos extremos creyendo obrar bien.

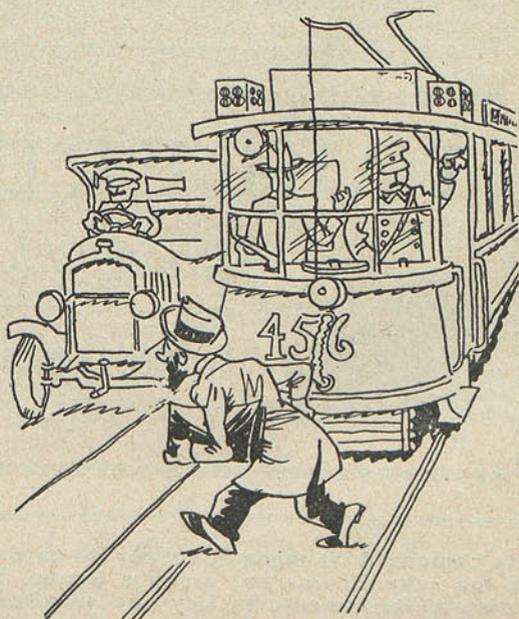
Saben en las redacciones, igual que lo sabemos nosotros, que las verdaderas causas de los atropellos son debidas, a más de las apuntadas, a que las autoridades conceden carnet de conducir a todo el mundo, sin que para los exámenes se consienta intervenir, como en otros países, a profesionales obreros; a la ineducación para circular peatones y conductores, porque hasta hace muy poco tiempo nadie se cuidó de encauzar la circulación; a la imprudencia de algunos conductores de todas clases (incluidos los lecheros, que a cuatro pies van sobre caballos); a que haya «escuelas» de negociantes sin pudor, toleradas por las autoridades, donde se «amasan» conductores (?) en cuatro días por unas pesetas y se les engaña diciendo que saben conducir, y se lanzan a la calle «a lo que salga», porque se lo autoriza el ingeniero con un simulacro de examen; al exceso de carruajes en Madrid; al número excesivo también de taxis, en cuya industria todo mozalbote dependiente de taberna, limpiabotas, etc., aprende.

Tales son las principales causas de los atropellos, que no pueden ser imputables todos a los conductores de automóviles profesionales. Y menos serían imputables, si la Prensa y el pueblo de Madrid reconoce que los «chauffeurs» luchan socialmente por capacitarse y por que estas cosas se corrijan.

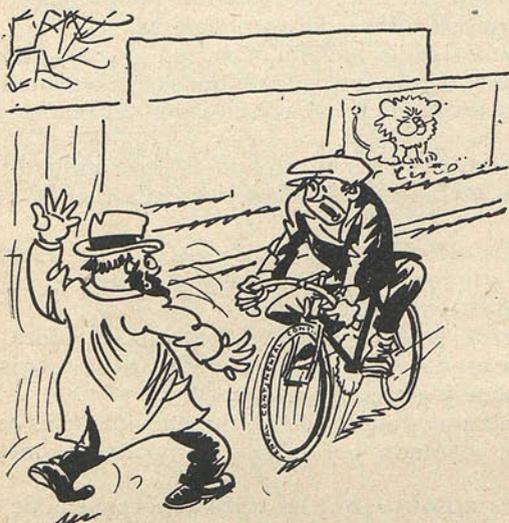
Tengan en cuenta estos argumentos y los dibujos que acompañamos «Chispero» y demás



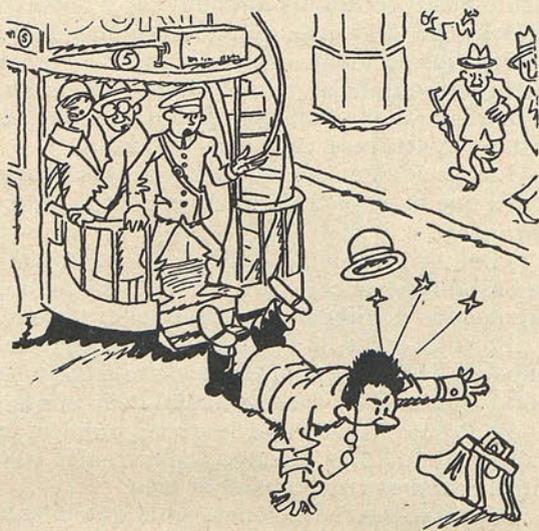
Son víctimas de accidentes los peatones:  
Por no cruzar por el sitio indicado, o sea por donde está el guardia.



Por cruzar detrás de un carruaje y sin mirar.



Por titubear (bailando la rumba) delante de un vehículo.



Por tirarse en marcha de autobuses y tranvías.

adalides de la Prensa, y si, como el mismo redactor de «Informaciones» dice, con no poca... insinceridad, que «cuando los técnicos nos dicen que la guerra de Marruecos no es fácil de soslayar a voluntad de los españoles bajamos la cabeza. .», nosotros, *técnicos en esta guerra callejera*, al indicar el camino a seguir y cuáles son sus remedios, debe «Chispero» bajar la cabeza y... ayudar a poner remedio al mal sin... dar palos de ciego, y perdone la brusquedad de la frase.

Pidan con nosotros escuelas y parques para niños, que por existir éstos en mayor proporción en este año que en los anteriores en Nueva York han disminuído 79 víctimas mortales de niños por atropellos.

Por lo demás, señor «Chispero», retamos a usted y a toda la Prensa a demostrarles con datos fehacientes que Madrid es la población de Europa en donde menos corren los automóviles y menos atropellos ocurren en proporción al número de habitantes y automóviles existentes y... ¿donde únicamente se encarcela a conductores por casos fortuitos y se les retira el carnet por romper unas aletas aun pagándolas!

## TALLERES IBAÑEZ

*Acumuladores - Dinamos - Magnetos*



Perfección y garantía de toda clase de trabajos de electricidad

PONZANO, 12.—Teléfono 2753 J.

Ha comenzado la moda de retirar los carnets a los «chauffeurs» por algunos jueces. No existe ni Reglamento ni Ley que autorice a despojar al reo de un documento sin el cual no puede trabajar. Con este sistema, el juez que decreta la libertad provisional del «chauffeur» y le recoge el carnet, le da por un lado

lo que por otro le arrebató. El «chauffeur» quedará en libertad; pero sin carnet tendrá libertad para morir de hambre, puesto que sin carnet no puede ganarse el sustento. Es lo mismo que si está en la cárcel y con el carnet en el bolsillo. Esperamos que esta medida quede anulada.

## Notas de Secretaría

Con motivo de la nueva forma de administración y cobranza que la Sociedad «La Unión General de Obreros del Transporte Urbano de Madrid y Limitrofes» tomará desde su constitución en adelante, seguramente llamará la atención a algunos asociados el que los cupones lleven dos numeraciones, por lo que tenemos el deber de advertir que la numeración encarnada corresponde a la administración del organismo, y la numeración negra, al número de orden del asociado en su respectiva Sección.

Seguramente, y por la razón antedicha, quizá haya algún trastorno en la cobranza hasta la adaptación de los cobradores a esta nueva forma de hacerla, por lo que nos permitimos rogar a los asociados nos ayuden a llevar a la práctica esta convenientísima reorganización administrativa, pasando por la Secretaría de esta Sociedad todos los días laborables, de seis a ocho de la tarde y de diez a doce de la noche, los martes, jueves y sábados, quienes no hayan recibido la documentación nueva durante el mes de febrero.

\* \* \*

Rogamos a cuantos asociados tengan un accidente en la vía pública y sean detenidos, pasen lo más pronto que puedan por Secretaría a informar a la Directiva del hecho que motivó su detención.

\* \* \*

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

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

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

\* \* \*

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

\* \* \*

Es deber de todos, en estos momentos de gran interés para la organización, intensificar

la propaganda buscando adeptos para nuestras entidades.

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

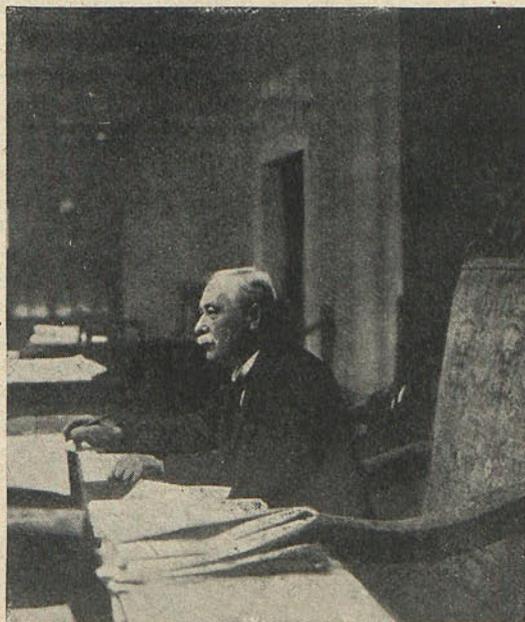
Ha pasado el momento de discutir *el más eres tú*; ahora hay que demostrar quién hace mayor labor constructiva, con hechos y no con palabras...

\* \* \*

En el actual mes de febrero nuestros cobradores llevarán a cada asociado, a más del cupón de la Sección a que pertenezca, la cartilla de la Unión General de Trabajadores y su reglamento; un cupón del organismo nacional correspondiente al primer trimestre de 1926 y la cartilla de «La Unión General de Obreros del Transporte», por todo lo cual nuestros asociados tendrán que abonar 3,60 pesetas.

\* \* \*

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



*E. J. Pauter*

miembro del Consejo general de la Confederación de los Sindicatos británicos, secretario general de «L'Unión des Cordonniers» (Gran Bretaña), vicepresidente de la Séptima Conferencia Internacional del Trabajo. (Génova, 1925.)

## Ecós de provincias

### Los «chauffeurs» de Barcelona.

Una Comisión de la Unión de «Chauffeurs», de Barcelona, compuesta por los directivos J. Ros Colomé, Gonzalo García y Ayarza, ha estado en Madrid gestionando cerca del ministro de Fomento que no prospere la pretensión de la Inspección de carruajes de Barcelona de cobrarles una cuota por la revisión de «cars».

Los comisionados han recibido, según dijeron, muy buenas impresiones del ministro.

Aprovechando la oportunidad, dichos compañeros se entrevistaron con los camaradas de nuestras Directivas, a quienes manifestaron sus deseos de continuar las relaciones de cordialidad entre aquella entidad y nuestra «Unión». Se proponen los compañeros intensificar la propaganda y hacer de aquella Sociedad un fuerte baluarte, con el que contaremos en la Federación Nacional. Nuestros compañeros de Directiva indicaron a los comisionados de Barcelona los deseos que tienen los «chauffeurs» de Madrid de unirse con los hermanos de provincias, a base de que las entidades formen parte de la Federación, y ésta de la Unión General de Trabajadores.

### Los «chauffeurs» de Valencia.—Otra visita agradable.

La hemos recibido de los compañeros Alfredo Casabal Muñoz, Ricardo Salvador Pons y Santiago García Guillamón.

Dichos compañeros nos informaron de la marcha de las organizaciones de Valencia, indicándonos los propósitos que les anima de fusionarse en una sola entidad de conductores. Nos congratula registrar este hecho, que demuestra el interés que tienen todos los camaradas de España en crear el organismo federativo que nos cobije a todos. A ello vamos con la fe en los ideales y gran voluntad en los propósitos.

### Nuestra Directiva comunica la fusión a los compañeros de provincias.

Se ha enviado a las Sociedades de provincias la siguiente circular:

«Estimados compañeros: Como consecuencia del acuerdo tomado por los dos organismos del Transporte residentes en ésta, «La Unión de Conductores de Carruajes» y «La Velocidad», ha comenzado la reorganización de la nueva entidad, que se denominará «La Unión General de Obreros del Transporte», cuyo funcionamiento tendrá lugar una vez concluidos los trabajos preliminares de régimen interior.

Por lo tanto, las Directivas de ambas entidades, por acuerdo mutuo, han considerado

conveniente el comunicar de una manera oficial a todas las Secciones de provincias, para que, obrando en consecuencia, den por acabados hechos pasados que motivaron la división de los obreros del Transporte y comience la unificación en todas aquellas localidades donde existan dos o más Secciones.

Esperamos que, dándoos perfecta cuenta de la gran importancia que esto tiene, y considerando la urgencia que requiere el unificar la acción sindical, os aprestéis a laborar en el mismo sentido que lo hemos hecho nosotros, con lo que demostraréis consecuencia con nuestros deseos y los de la Unión General de Trabajadores, organismo nacional al que nosotros pertenecemos.

No dudando daréis fiel cumplimiento a lo anteriormente expuesto, quedan fraternalmente vuestros y de la causa trabajadora, por las Directivas *Ángel Martín y Manuel González*.

### También nos visitan los compañeros de Guadalajara.

Con motivo de tener que realizar unas gestiones jurídicas, nos han visitado el presidente de «La Unión Automovilista», de Guadalajara, Rafael Escudero, y el secretario, Moisés Bronera. Ambos compañeros trataron con nosotros sobre los problemas que afectan a aquella Sección, y pudimos apreciar el interés que dichos compañeros tienen por vigorizar aquella Sociedad.

Para ultimar una gestión con aquellos compañeros fueron a Guadalajara *Ángel Martín y Manuel González*, el 27 del pasado enero. Estos camaradas pudieron comprobar que «La Unión Automovilista» es una de las Secciones mejor organizadas con que contamos para la Federación Nacional. Con los excelentes compañeros alcarreños nos unen lazos fraternales indisolubles, y de cuyas relaciones pronto se obtendrán excelentes resultados.

### Los progresos de la «Instructiva de Valencia».

Hemos leído con sumo agrado el balance de las cuentas correspondiente al año 1925 que publica la Sociedad de «chauffeurs» de Valencia, y vemos con satisfacción los progresos económicos de aquella organización. Han aumentado los efectivos en el doble de asociados, y los ingresos en metálico se han duplicado sobre el año de 1924.

Los compañeros valencianos, después de pagar todos sus gastos, y con una cuota tan nimia de una peseta mensual, han saldado el año que finaliza con un superávit de 1.591,69 pesetas.

Enhorabuena a los compañeros valencianos y mucho celebramos sus progresos sociales.

## UN CORRECCIONAL MODERNO

## LAS CARCELES DE HAMBURGO

## Ejemplo a imitar

SITUADOS en la periferia de Hamburgo, los siete institutos penitenciarios constituyen una ciudad aislada poblada por unos 4.000 delincuentes. A estos institutos están anectados la bien administrada colonia del pantano de Glasmoor, la granja Waltershof y una sección especial para juveniles en Hahnhoefer, una isla del río Elba. Desde hace tres años se esfuerzan las autoridades hamburguesas de llevar a la práctica las reformas ideadas en el terreno penitenciario, y ciertamente en este sector pueden anotarse ya señalados progresos. El antiguo método de atemorizar ha caído en desuso desde hace ya mucho tiempo; pero su completo fracaso se hizo manifiesto en los tiempos de la guerra y de la revolu-



Cultivo de la música.—La orquesta del Instituto.



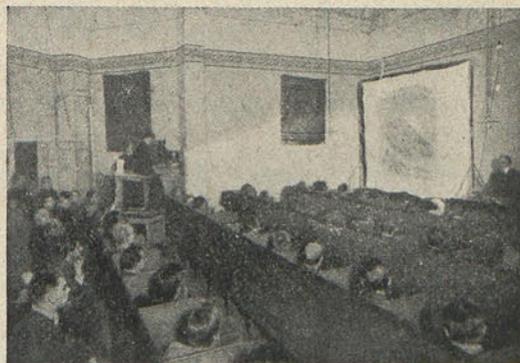
Vigorización física.—Juegos al aire libre de la sección de mujeres.

útil de la sociedad humana. Cincuenta industrias modernas, que en su organización permiten utilizar los talentos y capacidades de cada uno de los reclusos, llevan a efecto esta idea reformadora.

También a la vigorización física se atiende con gran esmero, mientras que en la educación del espíritu se procura influir por medio de la instrucción en forma de conferencias, bibliotecas, música y sobre todo por el trabajo al aire libre, siendo todos estos factores coadyuvantes a la regeneración moral.

Para animarlos a trabajar se conceden a los reclusos ventajas excepcionales que, en caso de buena conducta y aplicación, van aumen-

ción, con sus espantosas consecuencias criminalísticas. A ello hay que añadir el cambio de miras introducido en la criminología por psicólogos y psiquiatras, como también el conocimiento de las correlaciones entre la sociedad y el delito, con sus inevitables defectos recíprocos. El castigo a todo trance y con menoscabo del cuerpo y del espíritu del delincuente, que en el fondo no es sino una satisfacción de la sed de venganza, cede a la idea social de acostumar al delincuente a un trabajo productivo, valiéndose la autoridad de todos los medios pedagógicos para reconducir al camino de la moralidad al individuo descarriado y convertirlo así en miembro



Instrucción y animación.—Una conferencia con proyecciones.

tándose con arreglo a un bien organizado sistema progresivo, para acostumarles sucesivamente a la libertad antes de reintegrarles a la comunidad social. También en este momento decisivo se hace lo posible para ayudar al caído a crearse una existencia, propor-



Educación al trabajo útil.—Cerrajería y herrería, donde los reclusos trabajan como oficiales.

cionándole vivienda, vestidos, comida y trabajo. A esta actividad se dedica una sección especial, con empleados que se encargan también de mantener la comunicación de los penados con sus familias y de la vigilancia protectora después de salidos de la Penitenciaría. De esta manera se procura evitar reincidencias. Más que ningún otro instituto correccional de Alemania, Fuhlsbuettel ha tomado la iniciativa en la realización práctica de las tan necesarias reformas penales.

Los grabados que acompañan este artículo servirán más que las palabras para ilustrar lo expuesto.

W. ELSNER.

## ¡CHOFERS! ¡MECANICOS!

VISITAD LA CASA DE

## Joaquín R. Eguínoa

IMPORTADOR DE LUBRIFICANTES DE LA

## STANDARD OIL COMPANY

Accesorios, gasolina, carburo, etcétera.  
Inmejorables calidades y precios económicos.

OFICINAS Y ALMACENES:

SANTA ENGRACIA, 118.—MADRID

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

LAS DIRECTIVAS

## Gestión del letrado de la Sociedad «La Unión», don Fernando Marabini, ante los Juzgados municipales de esta Corte durante el año de 1925

En la imposibilidad de facilitar todos los nombres de los socios que han celebrado juicio de faltas durante el pasado año, toda vez que para ello se precisaría un espacio en este periódico del que no se dispone, nos limitaremos exclusivamente a señalar el número de juicios en que dicho señor letrado ha intervenido, así como su gestión, que es la siguiente:

Juicios celebrados.....	410
Idem absueltos.....	317
Idem condenados.....	93 (1)
Idem inhibidos.....	30
Idem apelados.....	17
Demandas de juicio verbal...	6
Consultas celebradas durante el año 1925.....	1.065

(1) De ellos ninguno cumplió arresto, por ser siempre la pena impuesta inferior a seis días.

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

Como la labor de oficina, en lo que se refiere a fichas, cartillas y callejeros, etc., ha requerido una labor ardua, y por tanto no puede de momento quedar perfecta, rogamos a cuantos asociados observen en sus cartillas algún error de apellidos, numeración, domicilios, etc., pasen por secretaría para subsanarlos.

## EL COMITE EJECUTIVO PROVISIONAL

Las Comisiones directivas que dirigen interinamente la «Unión General de Obreros del Transporte urbano de Madrid y limitrofes», han elegido el Comité Ejecutivo provisional en los siguientes compañeros:

Manuel González Moreno, presidente; Angel Martín y Martín, Secretario-contador, Moisés Ortega Curiel, tesorero; Carlos Martín y Martín, vicetesorero; Pedro del Gallo Viñas, vicesecretario-contador; vocal de tracción de sangre, Manuel Herrero Soldado; ídem íd. mecánica, Carlos Hernández Zancajo.

## A las filas proletarias.

Si detenidamente observamos las organizaciones obreras que actualmente tienen vida propia y la actividad que estas organizaciones demuestran a diario, se comprenderá en seguida que es la clase trabajadora la que más interés ha puesto en elevar el nivel cultural y moral de la humanidad y la que está llamada a recoger más frutos de su intensa labor y regir los destinos de las Industrias y de las Artes.

En nuestros días ha podido verse cómo progresivamente se creaban nuevas Organizaciones a medida que las Industrias iban progresando y cómo estas Organizaciones contaban en su seno con buenas voluntades y sanos corazones prontos a realizar todos los sacrificios necesarios para salvar la Organización del gremio a que pertenecían de las muchas contradicciones que rodean al elemento proletario.

En el Arte Rodado, como en todas las Organizaciones, no ha faltado ese puñado de valerosos obreros que, sin poseer una enseñanza universitaria, han sabido, a fuerza de sacrificios que han redundado muchas veces en perjuicio de su salud, sacar triunfante la Organización de todos los atascos que las necesidades, unas veces; el egoísmo patronal, muchas, y la mala fe de ciertos elementos, otras, la han empujado, lo que les ha servido para aprender a conocer las circunstancias y adquirir experiencias de vida, por lo que lógicamente ha de desenvolverse cada día con más facilidad y ha de pisar más firme cada vez.

Error de muchos compañeros es creer fuerte una Organización cuando en cajas cuenta con una fuerte suma en metálico. ¡No, compañeros! Una Organización es potente cuando en sus filas figuran todos los soldados del ejército activo de su gremio y éstos están unidos al ejército internacional, puesto que está demostrado que el trabajo no tiene fronteras y que los obreros, con distintas formas de expresión, aun con distinto color, somos todos azotados por el mismo látigo, «La avaricia», y padecemos todos el mismo dolor. Así es cuando es potente una Organización, no cuando en sus cajas cuenta con miles de pesetas, que la burguesía se encarga de dilapidar con las quiebras bancarias algunas veces.

Nuestro gremio se presta a la intensidad de la labor, porque afortunadamente es donde quizás ataque menos el analfabetismo, pero con este factor en contra, a mi entender: el de concurrir con demasiada frecuencia a los centros de corrupción y apartarnos moralmente de la línea que todo hombre recto debemos seguir.

Las circunstancias han cambiado mucho; cada día se observan más potentes las corrientes de simpatía que hacia el campo trabajador se aproximan; las aguas hoy estancadas, en lugar de desprendimientos corrosivos como alguien ha creído que tendríamos, son aromáticos, y el día que den salida al dique (que forzosamente hay que dársela) es posible, casi seguro, que estos aromas arrastren tras de sí a todos los hombres libres, sin distinción de clases ni de jerarquías; para cuando llegue esta corriente (que posiblemente no tarde) es indispensable que estemos unidos y en las condiciones que moralmente debemos al esfuerzo realizado por nuestra Organización, que, hay que reconocerlo, ha sido sublime.

La conducta a seguir, no hay que dudarlo, ha de ser completamente distinta de la hasta hoy puesta en práctica; no es con tolerancia como se hacen las Organizaciones potentes, sino con sanos propósitos y con hechos que demuestren el valor de las promesas; no hay que alegar ignorancia puesto que nadie ignora hoy dónde está el campo de batalla y dónde hay que incorporarse.

Así es que, trabajadores del Transporte, a vuestras filas; vosotros, como todos los trabajadores, acudirán a sus filas a engrosar el ejército internacional de asalariados, que es la aurora que se avecina para redimir a la Humanidad.

TOJUAR.

---

Todos nuestros compañeros tienen la obligación de divulgar y propagar nuestra Revista.

Propagando el periódico propagan la Sociedad. El periódico es el eco constante de la organización, y si progresa éste, es que mejora la entidad.

También deben procurar que los industriales se anuncien en nuestra Revista, y así contribuyen eficazmente a reducir los gastos de nuestra caja social.

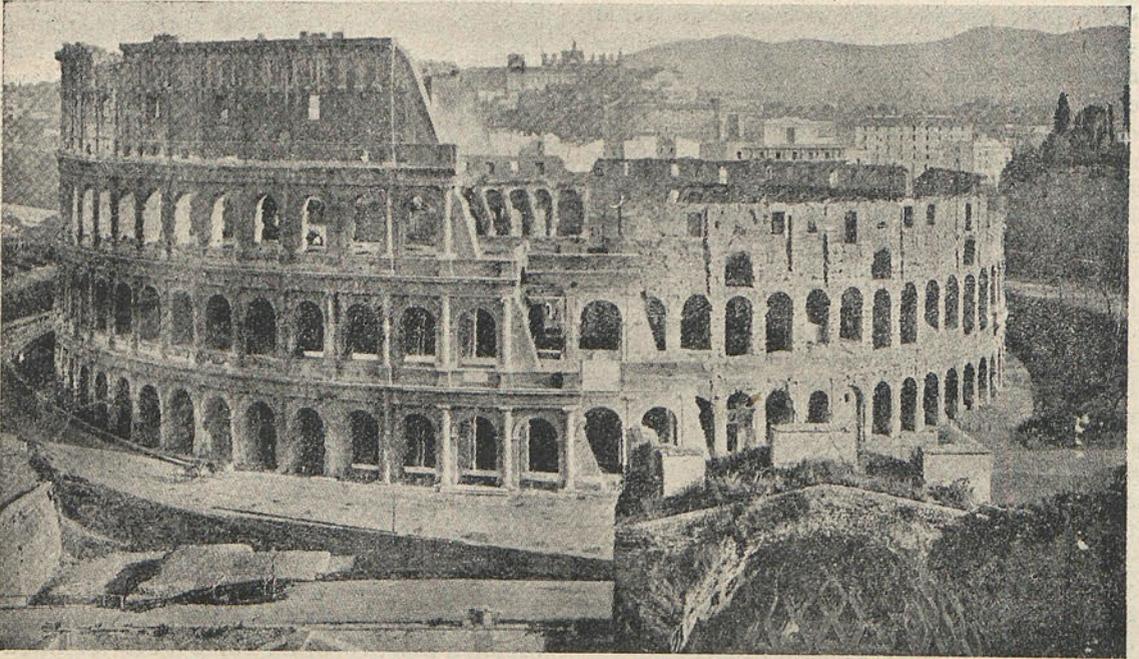
Deben igualmente tener en cuenta nuestros compañeros a los industriales que anuncian en TRANSPORTE para hacer sus compras y pedidos.

---

Sólo el que no hace nada no se equivoca.

---

# NOTAS DE ARTE



El coliseo de Roma.

CUANDO se visita la Ciudad Eterna son dos las emociones que ocupan el ánimo del viajero ante los restos del Circo Máximo, representados en esta fotografía.

Una es el asombro, que casi llega al anonadamiento, ante las enormes proporciones del edificio, y la otra la conmiseración, el piadoso recuerdo para los miles de millares de infelices criaturas que allí dejaron su vida, unas en holocausto del ideal, y las otras más miserables, como víctimas inocentes de la injusticia y abyección de aquella caduca sociedad corrompida por todos los vicios.

Desde muy antiguo, desde los tiempos austeros de la gloriosa república romana, se aficionó el pueblo a los espectáculos del Circo, que fueron en el principio un trasunto de los que se celebraban en los estadios griegos, juegos nobles de destreza, de gracia y de fuerza. Pero a medida que, abandonando las firmes virtudes republicanas, fué afeminándose la sociedad, iban paralelamente degenerando los juegos del Circo para convertirse en brutales luchas a muerte entre hombres que no se tenían rencor alguno; en aquellos horribles combates entre hombres desarmados y fieras, o aquellas horripilantes matanzas de cristianos indefensos. El pueblo, cada vez más embotada su sensibilidad, se cegaba con la san-

gre que los tiranos le daban como espectáculo embrutecedor, y a fe que conseguían su propósito, porque aquella multitud llegó, en su abulia, a transigir con todo, a no protestar de nada, con tal que le dieran fiestas en el Circo y comida del Estado. (En tiempo de Augusto se mantenía gratis a 200.000 ciudadanos, y durante el imperio de César esta cifra era de 320.000. «¡Panem et Circenses!», gritaban. En España decimos: «¡Pan y toros!»)

Esta pasión del pueblo, atizada por los odiosos Emperadores, hizo brotar la necesidad de construir circos cada vez mayores, hasta llegar a éste que la fotografía presenta, que mutilado y todo como se halla demuestra la inaudita medida a que había llegado la afición a las fiestas circenses.

Se le llamó de Flavio, por ser éste quien le comenzó; pero no se terminó hasta el año 70 de J. C., durante el Gobierno del Emperador Tito, celebrándose cien días de continuas fiestas, durante las cuales se sacrificaron 5.000 fieras para la inauguración.

Todo el gran edificio es de piedra, y no deja de tener cierta majestad con su dilatada serie de arcos de medio punto, superpuestos en cuatro pisos, en los que tenían acomodado 80.000 espectadores. Tenía todos los servicios cuidadosamente estudiados y resueltos; los pasos y

salidas para el público, que permitían desalojar el local en quince minutos; las mazmorras para la muchedumbre de fieras; los departamentos para los caballos y las cuadrigas de las carreras; para los gladiadores; el palco suntuosísimo del Emperador; los lujos de los patricios; la inmensa gradería para el pueblo; todo, en fin, cuanto podía necesitarse en una población de más de cuatro millones de almas.

Durante la Edad Media y parte de la Moderna, se convirtió el coliseo en cantera, de donde casi todos los Papas sacaron piedra para construir iglesias y otros edificios religiosos, hasta que Benedicto XIV, en 1750, le declaró sagrado, salvándole de la completa ruina, que avanzaba de prisa, según se ve en la fotografía.

El visitante, después de admirar la grandeza del anfiteatro, reconstruye con la imaginación las escenas que la Historia nos relata; la crueldad del público condenando a muerte al gladiador que malherido caía en la arena con poca elegancia; la impudicia de Faustina, esposa de Marco Aurelio, que profanaba el lecho imperial con cuantos gladiadores habían despertado su lujuria mostrando sus cuerpos desnudos en la arena; la locura del emperador Cómodo, que quiso deslumbrar al pueblo matando en un día cien leones y después rompió la cabeza de unos cuantos infelices esclavos a quienes se había envuelto en pieles de fieras; la crueldad de Nerón, al divertir al pueblo con la lucha de hombres indefensos y hasta mujeres contra fieras, a las que de propósito se había dejado sin comer varios días antes, y los instintos sanguinarios que demostró este mismo monstruo al presentar el horrible espectáculo de 200 cuerpos de cristianos, embreados previamente, convertidos en hogueras humanas, lo que repitió varias veces. Recuerda el visitante que, cuanto más avanzaba la descomposición del Imperio, más fiestas se daban al pueblo para que no viera, para que no pensara, hasta embrutecerle...

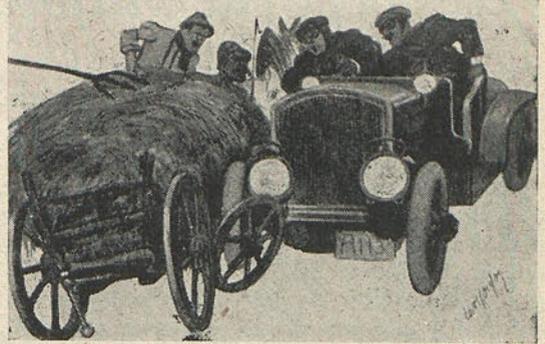
Apareció el cristianismo, con su doctrina niveladora y amorosa, y los tiranos pretendieron ahogarle, llevando al circo, al tormento, a miles y miles de creyentes, no consiguiendo con ello más que aumentar los prosélitos hacia la nueva religión.

Y como no quisieron oír al Amor, tuvieron que ceder ante la fuerza de los Bárbaros del Norte, que deshicieron el poderoso Imperio, el más poderoso que vio la Humanidad, reduciéndole a la nada.

Por eso el coliseo de Roma es un símbolo, porque marca el tránsito en la vida del mundo desde una sociedad egoísta y creyente no más que en la fuerza y en el dinero, a otra so-

ciudad que, si bien luego se ha descarriado también, pudo aprender, gracias a la sangre de que los cimientos del circo están empapados, que existen otros factores morales muy importantes, como son la Justicia, el Amor y la Verdad.

CONJUNTO ARMONICO Y FACILIDAD EN EL TRABAJO



—|| .....!!!...  
—||| .....!!!...

## Bolsa Automóvil

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

FUNDADA EN 1904

Núñez de Balboa, núm. 8

Teléfono 730 S.

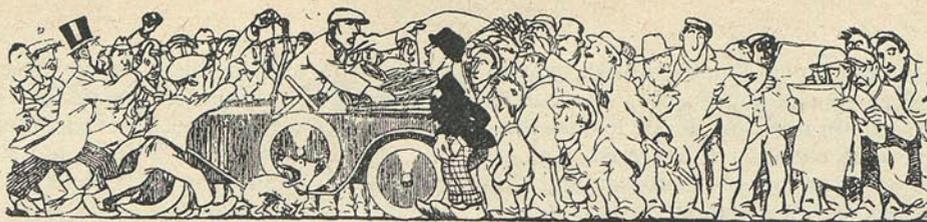


Garage para 200 automóviles

Carretera del Este, núm. 8

Teléfono 15-89 S.

En depósito . . . . .	25 pts.
En jaula . . . . .	40 »
A comisión para venta . . . . .	30 »



## Un poco de historia sobre el transporte

### Los automóviles de nuestros antepasados.

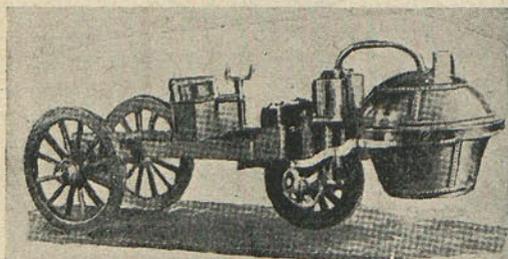
No deja de ser digno de mención el hecho de que, contra lo generalmente creído, las primeras máquinas conocidas creadoras de energía no fueron las de vapor, a las que siguió la aparición de las llamadas de explosión. Muy al contrario. El primer motor conocido fué un motor de explosión, y su creador fué Huyghens, que lo proyectó en 1689. Y quizá los trabajos que realizó con Dionisio Papin fueron los que condujeron a éste a concebir la idea primera del cilindro y el pistón de su máquina de vapor.

La máquina de Huyghens consistía esencialmente en un cilindro vertical con pistón interior; debajo de éste se colocaba una pequeña cantidad de pólvora que se encendía a mano. La explosión hacía ascender el pistón hasta cierta altura. Una segunda carga, utilizada de igual modo, repetía la impulsión al descender el pistón, y así sucesivamente.

Es innegable que esta máquina rudimentaria fué la que sugirió a Papin la idea madre de su máquina de vapor, y ésta, a su vez, fué la que permitió la creación de la primera máquina que rodó de manera automática, cuyo creador fué Cugnot.

\* \* \*

Cugnot, nacido en un pueblo de Lorena, estudió en París, donde residió toda su vida,



La máquina automovilista de Cugnot, ingenioso artefacto precursor de los motores a explosión, y que data del año 1769.

que dedicó por completo hasta su muerte (1804) al estudio de las artes mecánicas y militares.

En el año 1769 hizo sus primeros ensayos, construyendo su máquina, que hoy puede verse en el Conservatorio de Artes y Oficios, de París.

Como puede apreciarse, la máquina consta de una robusta armazón (hoy diríamos *chasis*), cuya parte delantera o avante, dotada de movimiento alrededor de un eje, está sustentada por una rueda única, que es a un tiempo motriz y directriz. Cugnot abordaba así el problema de las ruedas motoras y directrices a la par.

Sobre soportes salientes iba colocada la caldera, construida en cobre, y de forma tronco-conoidea, con cubierta del mismo metal, semiesférica. De esta cubierta, que iba sólidamente atornillada a la parte inferior, arrancaba el tubo destinado a conducir el vapor hasta los dos cilindros, cuyos pistones accionaba alternativamente. Los pistones, a su vez, accionaban las ruedas por medio de bielas o manivelas.

En fin, por medio de un dispositivo muy ingenioso, podía invertirse la marcha del motor y hacer retroceder el conjunto. Reunía, por lo tanto, la máquina de Cugnot condiciones que aun hoy se consideran esenciales e imprescindibles, y que exigen todos los reglamentos de circulación.

\* \* \*

Se ignoran los motivos que pudiera tener Cugnot para no continuar sus experimentos. Podemos, sin embargo, suponer, con probabilidad de acierto, que los acontecimientos políticos y sociales que tuvieron lugar en las postrimerías del siglo en que vivió, le desviaron del camino que con tanto éxito había empezado a recorrer. La tormenta revolucionaria, que tan profundamente conmovió a Europa, arrastró y dispersó tantas cuestiones interesantes, que no puede extrañarnos la desaparición de ésta, y no eran aquellos tiempos los más propicios al estudio de problemas

científicos, que requirieron tranquilidad y reposo intelectual.

Lo positivo es que la idea de Cugnot era de verdadera paciencia, y que pudo con justo motivo esperar obtener de ello ópimos frutos. Por desgracia para él y para la civilización, las causas expuestas impidieron la expansión de su descubrimiento, que, anegado en el proceloso mar de los acontecimientos, naufragó, y no volvió a la superficie sino bastantes años más tarde.—*Modesto Curioso.*

### Carro con velas.

Hoy que contamos con rapidísimos medios de transporte, marítimos, aéreos y terrestres, no estará de más presentar a nuestros lectores un artefacto que los holandeses del siglo xvi inventaron, ansiosos de transportarse de un lugar a otro más rápidamente que lo hacían en los vehículos de que entonces podían echar mano.

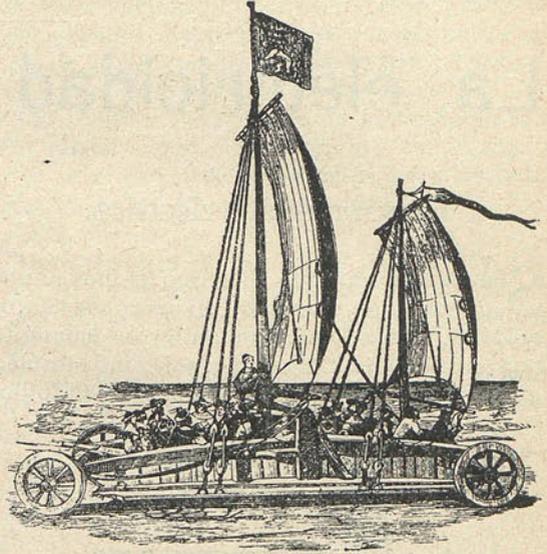
En aquel país, llano, se intentó adaptar a un carro velas capaces de imprimirle un movimiento rápido y poder recorrer en él grandes distancias.

Si los barcos, impulsados por las velas, andan más veloces que los movidos a remo, ¿por qué los carros no han de ser movidos por el aire más rápidamente que tirados por caballerías?—se preguntaron aquellos infatigables y famosos marinos de los Países Bajos—. Y el carro fué hecho; el éxito, completo, y durante algún tiempo fué la admiración de todos los países de Europa Central y del Norte.

Gassendi da cuenta de las impresiones experimentadas por su amigo Peirels en la prueba de tal vehículo.

«Hizo una excursión hasta Schebelin para asegurarse por sus propios ojos de la rapidez de un carro construído años hacia, con tal arte, que por medio de velas desplegadas, vuela sobre el camino como un navío. Habíéndole dicho que el conde Mauricio, después de la victoria de New-York, queriendo hacer la prueba, subió en él con Francisco Mendoza, su prisionero en el combate, y pudo llegar en dos horas a la aldea de Pultena, que está a catorce leguas de Schebelin. Peirels quiso también hacer su experimento y tenía gusto en contar la admiración que le causó cuando, llevado por un viento impetuoso, vió las desigualdades del camino salvadas con la precipitación de una bala, los correos que habían tomado la delantera parecían recular; los objetos que se presentaban más lejos, eran dejados atrás en el instante, y mil otras maravillas por el estilo.»

No es extraño que el tal vehículo llamase la atención a los holandeses de fines del si-



glo xvi y principios del xvii; pues si en dos horas recorrió las catorce leguas que dice, dejaba atrás a muchos de nuestros trenes modernos.

---



---

## M A R C O S

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

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

---

La Organización del Arte Rodado, en estos momentos atraviesa las mismas consecuencias que un cuerpo humano cuando después de grandes padecimientos expulsa la solitaria.—El socio número 125.

---

## RAFAEL ALADRO

INSTALACIÓN Y REPARACIÓN

DE

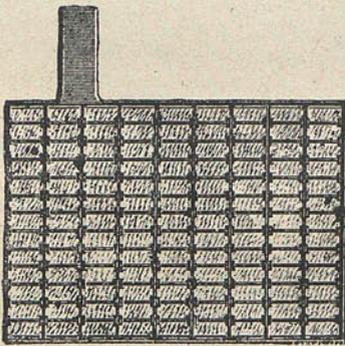
ALUMBRADO EN AUTOMÓVILES

LAGASCA, NÚM. 62

# La electricidad en el automóvil

## El acumulador eléctrico.

SIENDO el alumbrado eléctrico el más abundantemente empleado en los coches automóviles, y siendo el acumulador un elemento tan importante en el mismo, así como también para el arranque y encendido, habiendo lle-



Placa suelta.

gado a constituir una necesidad indispensable para el buen servicio de este medio de locomoción y transporte, hemos de ocuparnos un poco de él tratando de exponer su constitución y funcionamiento.

La instalación eléctrica del automóvil puede compararse a una fábrica de energía eléctrica que teniendo una dinamo de determinada potencia funcionando solamente durante horas del día para alimentar el consumo de receptores (motores, por ejemplo), a la par se aproveche el resto de su potencia para reservarla y utilizarla durante la noche en alumbrado y otros usos, cumpliendo con este fin el acumulador eléctrico.

La dinamo del automóvil, durante el tiempo que trabaja, no solamente suministra fluido a los diferentes servicios que lo precisan, si que también envía a un depósito de reserva (acumulador) toda o parte de su potencia, pudiendo por este medio tan cómodo tener una energía dispuesta que nos permita, tan cómodamente también, tener lo mismo alumbrado que arranque eléctricos sin que la dinamo esté en funciones. Naturalmente que para permanecer el acumulador cargado será preciso que el consumo de energía eléctrica no supere a la producción, pues en este caso de poco serviría el acumulador.

Ocurre muchas veces que al pretender poner en marcha con el arranque, observamos la dificultad con que hace girar al motor sin lograr arrancarle; esto, generalmente, no es debido a otra cosa que a insuficiencia de carga del acumulador, bien por exceso de gasto en el arranque, bien por deficiencia en la carga de la dinamo.

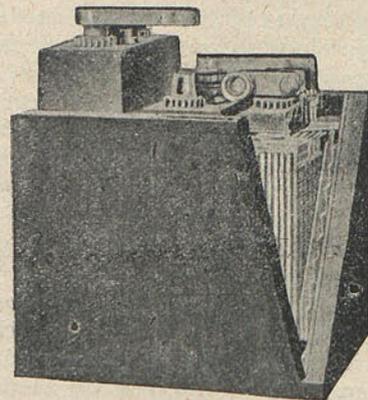
Puede darse el caso que siendo el funcionamiento de la dinamo el correcto y el consumo ordinario normal, la batería no sea capaz de hacer arrancar al motor. Debemos pensar entonces que el acumulador no está en condiciones de cumplir como tal o ha disminuído su capacidad acumuladora o sus elementos constituyentes no están en las condiciones indispensables que se precisan para su buen funcionamiento.

## ELEMENTOS QUE CONSTITUYEN EL ACUMULADOR

Como el más generalmente empleado es el de plomo, a éste nos vamos a referir por ahora; se compone de las siguientes partes:

Recipiente.—Placas positivas y negativas.—Separadores aislantes y Electrolito.

Recipientes.—Los empleados son de ebonita y de celuloide, más los de ebonita. Se utilizan estas sustancias por reunir ambas las condi-



Vista seccional de una batería de seis voltios.

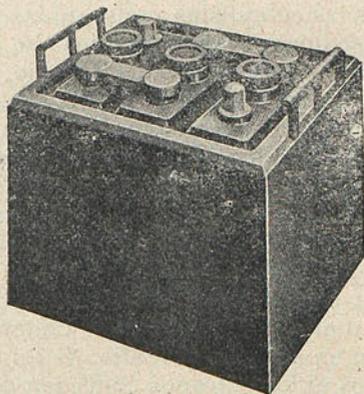
ciones dieléctricas y mecánicas necesarias para ser utilizadas con buen resultado en el vehículo automóvil.

Placas (positivas y negativas).—Las placas, formadas artificialmente, están constituídas

por una armadura de plomo o aleación de plomo y antimonio, en forma de rejilla, en cuyos huecos se deposita la materia activa a presión, que en las positivas es de minio y en las negativas litargirio en forma de pasta compuesta de ácido sulfúrico concentrado, glicerina y agua destilada en las proporciones convenientes. Entre cada placa positiva y negativa va un separador que las aísla.

*Separadores.*—Los empleados en las baterías de automóviles son, según el fabricante, de ebonita perforada y refuerzos en sentido vertical, celuloide perforado y ondulado, tejido de mechas de caucho y de madera de cedro acanalada.

Los más empleados son los de madera de cedro, químicamente tratada, que unen a su gran porosidad la suficiente resistencia mecánica para cumplir con las exigencias de su



Aspecto exterior de una batería de seis voltios.

función en el acumulador del automóvil.

*El electrolito.*—Es el líquido con el que se llenan los elementos, y que, merced a él, se verifican las transformaciones electroquímicas que producen la acumulación de energía.

Se compone de ácido sulfúrico químicamente puro y agua destilada, en la proporción de 25 por 100 de ácido, que varía según los tipos de batería.

Los fabricantes americanos exigen que la densidad del electrolito sea de 1.300 grados, mientras que los europeos marcan sea a grados 1.250.

*Funcionamiento.*—Una vez constituida la batería con los materiales que hemos descrito y llena de ácido, procederemos a cargarla enganchando el polo positivo del acumulador al polo del mismo nombre de la red o al mismo polo de la dinamo del coche, y el negativo igualmente al polo del mismo nombre de la fuente de suministro.

Al pasar la corriente por la placa positiva, el electrolito, placa negativa y retornar a su punto de origen, da lugar a fenómenos de

transformación química en los compuestos de las placas y electrolito, que los dispone para diferir su reconstitución cierto tiempo y aprovecharla en forma de electricidad.

El régimen de carga de un acumulador está en relación con su capacidad; así se puede dar un régimen de 10 amperes para las baterías de 90 a 140 amperes hora y de siete amperes a las de 50 a 70.

Una batería tendrá doble número de voltios que elementos la integran; así que las de seis voltios tienen tres elementos, y seis, las de 12 voltios.

Por evaporación disminuye el nivel del electrolito (que debe ser uno o dos centímetros por encima de las placas) y se rellenará exclusivamente con agua destilada.

Esto es a grandes e incompletos rasgos el acumulador del automóvil.

A. P. IBÁÑEZ.

24-12-25

---

En el actual mes de febrero se convocará a elección de los cargos que han de formar el Comité ejecutivo de «La Unión General de los Obreros del Transporte Urbano de Madrid y Limitrofes».

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

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

---

## Sociedad Anónima del Carruaje

Construcción de carrocerías y carruajes de lujo.—Reparaciones, transformaciones.

Precios especiales a los asociados a

UNION GENERAL DE OBREROS DEL TRANSPORTE

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

# INSISTIENDO

A l llegar a nuestras manos el segundo número de nuestra revista se estará ultimando la organización del acto que ha de sellar la *fusión*, acto que abrirá el camino al nuevo organismo «Unión General de Obreros del transporte». Reorganización recogida del ambiente general por unos cuantos compañeros, llenos de tan buena fe como faltos de capacidad para hacer una obra perfecta. La perfección que ha de coronar nuestro esfuerzo es obra de conjunto y a llevar a la práctica por todos en general, olvidando para siempre todo cuanto signifique odios que motivaron discrepancias personales en perjuicio del interés social.

Para esto es necesario, y se impone, que cuantos compañeros aman a la organización y tienen facultades mentales propias, vengán a cuantas reuniones se celebren a encauzar las discusiones, a organizar y reglamentar nuevos proyectos, a levantar el espíritu social (tan decaído hoy, desgraciadamente) y, en una palabra, a moralizar, moralizándose al propio tiempo. Hay que venir a nuestras Asambleas a educar con una corrección grande en la discusión y en la forma para ejemplo de los demás y para que no vuelva a incubarse en la mente de nadie esa apatía y asqueamiento que las discusiones pasadas han tenido alejadas a las masas que, al fin y al cabo, han sido las perjudicadas de ese modo de proceder que todos debemos de odiar en bien de la clase.

Hay que venir a las Asambleas y propagar por la calle la estimación y respeto mutuo y la elevación de nuestra dignidad social, por encima de todo y contra todo.

No deben los compañeros que están llamados a cooperar en la obra de nuestra reorganización (no más que bosquejada), fiscalizarla ya; deben (y permítaseme la inmodestia de exhortarles) venir a colaborar desde cualquier puesto, para que la obra sea lo más perfecta posible en aras del bien general y de esa cantidad de sociología que tanto blasonamos. Deben de venir a emitir enmiendas, sin que éstas tiendan a deshacer lo fundamental, que es la unión de todos, porque esto, a trueque del mayor sacrificio, no debemos de consentir los que, por poca vista que tengamos, miremos el pasado, el presente y lo por venir.

Hemos entrado en la nueva era de 1926, y es necesario que por nadie ni por nada se recuerden fechas pasadas, que nos obligaría a pensar de quien así proceda que no abriga en su ánimo los pensamientos necesarios para dar cima a la gran obra que nos hemos propuesto y que con gran insistencia perseguir-

mos. Y yo que así pienso, y que estoy convencido que para hacer esta labor social es necesario no acordarse del pasado, por las ingratitudes que de él hemos recibido, ruego, suplico si es menester, que todos, absolutamente todos, nos hagamos cuenta que hemos nacido socialmente en este año que tantos triunfos nos ha de proporcionar si persistimos con firmeza en ver ante nosotros *esa raya* que hemos de convertir en una alta muralla que nos impida ver el pasado y nos obligue a ir bien unidos, para alcanzar en breve plazo nuestras legítimas aspiraciones en bien de nosotros mismos.

ENRIQUE PADIAL,  
Secretario de «La Unión».

28-1-1926.

---

Todas las conquistas conseguidas por la clase obrera: la jornada de ocho horas, ley de Accidentes del Trabajo, del Paro forzoso, del Retiro Obrero, etc., todas las reivindicaciones proletarias arrancadas a los Gobiernos constituidos y a los capitalistas; todas las mejoras que posee el obrero, económicas, civiles o políticas, las debe a movimientos revolucionarios, a presiones de fuerza organizada. Todos los progresos humanos de los pueblos tienen su origen en actos de rebeldía. Ni los Gobiernos ni los patronos conceden nada voluntariamente. En aquellos países que disfruta la clase obrera de mayores ventajas, no es porque sus patronos o los Gobiernos son mejores y más caritativos que los nuestros, sino porque la clase obrera está más fuertemente organizada, y constituye una fuerza coercitiva, no solamente para conquistar mejoras, sino también para conservar y consolidar lo conquistado. Sépanlo aquellos «chauffeurs» que se contentan con sólo pertenecer a sociedades paliativas de socorros, y que creen que la grimeando conseguirán unas migajas.

El capital no tiene entrañas.

---

## Cooperativa Socialista

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

# Pérdidas y hallazgos

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

## Pérdidas.

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

Gratificaré, a quien me devuelva un paquete de tela blanca dejado en un taxis marca «Citroën» la tarde del 29 de febrero. Preguntar por doña Ana Martínez, Preciados, 8.

## Hallazgos.

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

Una pluma stilográfica.

Un paraguas de señora.

Un bolsillo de señora.

Un abrigo de señora.

Carpeta de libros.

Una cartera negra.

Una gabardina.

Un mantón.

Un maletín,

Un bolsillo viejo de señora.

Un bolsillo de niña.

Una cartera de señora.

Una cartera de niña.

Una bolsa de hule negra.

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

## !!Neumáticos Michelin!!

### DUNLOP CORD

Recambios legítimos para FORD

Accesorios en general. - Aceite para auto desde 1,50 litro. - Gasolina. - Se :: vulcanizan cámaras y cubiertas ::

¡No tengo competencial

Exportación a provincias!

CASA CODES. - CARRANZA, 20

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

## Primera lista.

Suscripción abierta en Galapagar, encabezada por don Alfredo Gallego, 50 pesetas; entregado por los hermanos Victor y Mariano el donativo de don José M.<sup>a</sup> Lauceyer, 300; Manuel González Moreno, 5; Julián López, 1; Manuel García Aybar, 5; Angel Martín, 5; Julián Martínez, 1; Adolfo Hernández, 1; X. X., 2; Antonio Prieto, 1; Cándido Rodríguez, 1; Fernando Marabini, 10; Juan Aroca, 1; Manuel del Gallo, 3; Jesús Fernández, 1; Antonio Antúnez, 1; Martín Fernández, 2; Bartolome García, 2; Luis Martínez, 2; Juan Martínez, 2; Julio Díaz, 3; Florentino Amodia, 1; Juan Sanz, 5; Pedro del Gallo, 2; Valentín Alonso, 1,50; Martín Rodríguez, 5; Eduardo López, 1; Antonio Bárcena, 5; Ricardo Molina, 3; Emilio Martínez, 2; Luis Fernández, 3; José Sanjuan, 3; Miguel Novella, 3; Vicente Ardura, 2; Miguel Martínez Acacio, 10; Juan Martín Acacio, 2. Total, 547,50.

## Segunda lista.

Suma anterior, 547,50.

Entregado por José Alvarez (recaudado en el punto del Hotel Palace), 25.—Recaudado en el Garaje Montero Hermanos: Ceferino Romero, 5; Bernardo García, 1; Manuel Fernández, 2; José Fernández, 1; Eusebio Agudo, 1; Manuel Fernández, 1; Alberto Batalio, 1; Basilio Zurita, 1; Juan Gante, 1; Félix Tejedor, 2; Walter, 2; Alfredo García, 2; Fernando Riofrio, 2; Antonio Jiménez, 2; Emilio Paro, 1; Clemente Ciprés, 2; Angel Acero, 2; Esteban Nieto, 1; Ricardo Jaler, 2; Gabriel Jáuregui, 2; Víctor Sánchez, 2; Norberto Domínguez, 2; José A. Blanco, 2; Celestino García, 5; Enrique Bilbao, 2; Tomás Asenjo, 1; Garaje Montero Hermanos, 5.—Recaudado en la Casa Hijos de Casimiro Mahou: Juan González, 1; Domingo Sáez, 1; Buenaventura de Pablo, 1; Manuel Gómez, 1; Jesús Luquero, 1; Jesús Benito, 1; Nicolás López, 1; Mariano Lxan, 1; Emilio Crespo, 1.—Total general, 636,50 pesetas.

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

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



# ¡¡PASO A LA VIDA!!

Corazones esclavos, almas dolientes,  
espíritus dormidos en la inconsciencia,  
que lleváis en los rostros y en vuestras frentes  
el estigma fatídico de la impotencia.

Multitud oprimida que gime y llora  
apresada en las garras de la miseria,  
que en su lento martirio, firme y traidora,  
va chupando los jugos de la materia.

Turbamulta de hambrientos y de explotados,  
que cruzáis por la vida llorando males,  
llevando a vuestros miembros debilitados  
sus hedores infectos los hospitales.

Almas ensombrecidas por la penuria,  
sin un valiente empuje de rebeldía,  
vuestras hembras son carne de la lujuria  
do sacia el sensualismo la burguesía.

Cabalgata del hambre, plebe irredenta,  
moradores eternos de lo imprevisto,  
que abrigáis en la frente calenturienta  
la esperanza infecunda de un nuevo Cristo.

En la sombra dormitan vuestros hogares,  
donde un hálito frío la muerte lleva,  
donde el extenuamiento de los pesares  
en los pobres hijuelos sus ansias cela.

Vuestra vida es la horrible vida, sombría,  
subyugada al trabajo que lento os mata.  
A vosotros niega paz y alegría.  
Con vosotros la vida se muestra ingrata.

No os ofrece el encanto de sus primicias  
cuando Natura, pródiga y halagadora,  
nos presenta el secreto de sus delicias  
y nos abre sus senos de gran señora.

No gustáis de la vida las sensaciones,  
sino eternos esclavos del capital,  
vais nutriendo con hieles los corazones,  
vais bebiendo las heces negras del mal.

Vuestros rostros son rostros de calentura,  
pobres rostros de enfermos alucinantes,  
que en sus huecas pupilas hay la tristura  
de las almas marchitas y claudicantes.

Sobre vuestros tugurios hay ese ambiente  
que en el ánimo imprime siniestra nota,  
y que habla a los sentidos intensamente  
con el escepticismo de ilusión rota.

Lloráis en la miseria largos dolores,  
dolores que, cual sierpes, hieren el alma.  
Y de vuestros amargos breves amores  
en el arroyo impuro crece la palma.

No sentís el anhelo que fortifica;  
no amáis vuestra existencia porque no es buena,  
porque con sus crueldades os mortifica,  
porque os circunda al cuello férrea cadena.

Cuando encienden los aires vital aliento.  
Cuando cubren el campo, riendo, flores,  
flores que son aroma del pensamiento  
que palpita en la esencia de los amores.

Cuando cantan las aves himno sonoro  
en la inefable calma de los espacios.  
Cuando el sol desparrama su risa de oro  
y se desborda el lujo de los palacios.

Cuando hay en todo un gesto vital y ardiente,  
y se rinde al espasmo del erotismo,  
sumidos en tinieblas, sin luz ni ambiente,  
arrancáis los tesoros sobre el abismo...

Obreros sin arrestos ni rebeldías:  
levantad vuestras frentes calenturientas,  
encended el espíritu en energías  
y rasgad del esclavo las vestimentas.

Romped varonilmente los eslabones  
de la servil cadena que os hiere y mata.  
Alzad, de amor bañados, los corazones.  
Haced vuestra existencia más dulce y grata.

Y ante los opresores, en gesto bravo,  
gritad con voz ardiente, de bien ungida:  
¡Murió el absolutismo! ¡Murió el esclavo!  
Hacedos atrás, espectros. ¡Paso a la Vida!

ADOLFO CARRETERO.



# UNA ENCUESTA

¿Qué opina usted sobre la actual situación de la industria de auto-taxis?  
¿Qué medio encuentra usted para la solución de este problema?

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

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

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

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

## Charla con un «chauffeur» de taxis de París.

Nos lo presentó el camarada Ignacio Blanco, en el domicilio de «La Velocidad».

Emilio Ferrari, que así se llama el camarada de París, es hombre curtido en la lucha sindical y tiene gran experiencia de la vida. No en vano ha viajado mucho y conoce cinco idiomas, que habla con gran facilidad...

Charlamos de los compañeros de París, del Sindicato, de lo que afecta a la organización, al tráfico, etc..., para escribir media docena de artículos interesantes (que iremos publicando en números sucesivos).

—Y dígame, camarada Ferrari, ¿cómo se halla la industria de taxis en París en medio de esta crisis económica que asola al mundo entero?

—El negocio del taxis en París siempre es floreciente, aunque en realidad no se escapa de tener que sufrir lo que hemos dado en llamar «la crisis económica». En la actualidad existen en París 14.000 taxímetros, los cuales recorren cada uno, por término medio, 120 kilómetros diarios, por lo que, naturalmente, consiguen sus conductores una recaudación que no baja de 100 a 150 francos diarios entre propinas y suplementos.

—De los 150 francos, ¿qué le queda al obrero conductor?

—Unos 50 francos diarios, puesto que paga la gasolina y el aceite.

—Es un bonito sueldo.

—Tienen temporadas, por ejemplo, en la primavera, que ganan más, por lo que permi-

te a muchos «chauffeurs» hacerse pequeños propietarios.

—¿Qué sistema de trabajo predomina en la capital francesa para los conductores de taxis?

—El que predomina allí es lo que nosotros llamamos «trabajar al taxímetro». Son muy pocos «chauffeurs» los que trabajan a jornal; tan pocos, que yo no conozco ninguno. El «chauffeur», cuando sale por la mañana con un auto-taxis, toma la numeración del aparato de acuerdo con el patrono, y al regreso al garaje le pertenece el 40 por 100 de lo que marca el taxímetro y el 50 por 100 cuando la recaudación pasa de cien francos. Los

## BANDAJES

*Neumáticos*

### UNITED STATES

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

ACCESORIOS PARA AUTOMÓVILES

Reparaciones vulcanizadas de cámaras y cubiertas

■■■■■■■■■■ S. VIVER ■■■■■■■■■■

Goya. 65 moderno.

Teléfono S. 881.

suplementos y las propinas son para el conductor.

—Ese sistema de trabajo no puede existir en Madrid, porque dado el estado en que se encuentra la industria el patrono madrileño no daría, como el patrono parisién, la mitad de la recaudación al «chauffeur». En Madrid el sistema de «forfet» tampoco puede aceptarse, porque necesitaría el obrero un gran número de horas para lograr una remuneración que le permitiera atender a sus más perentorias necesidades. Además que aquí en Madrid, amigo Ferrari, el conductor de taxis serio, formal, conocedor del oficio, por no prestarse a manejos patronales y a rebajas de salarios, se le elimina, porque el patrono (padeciendo un grave error) prefiere a jovenzuelos inexpertos que se perpetúan en la calle en jornadas interminables. Y con estos compañeros alocados e inconscientes, que salen de unas «escuelas» «constructoras» de «chauffeurs» que las autoridades toleran, no se puede trabajar al tanto por ciento ni «al taxímetro» en las condiciones ni parecidas a las fijadas por el Sindicato de «chauffeurs» de París sin correr el riesgo de tener que prohibir los excesos de horas en la calle.

—El trabajo a «forfet» en París existe muy poco, solamente conservan esa costumbre algunos de los pequeños propietarios que nosotros llamamos «les petites boneurs»; los demás se rigen por la tarifa de trabajo que hoy rige en todas las empresas.

—¿Qué tarifas existen para el público en los taxis de París actualmente?

—Tarifa única para coches de cuatro plazas, un franco kilómetro. La bajada de bandera es de 0,75 francos en un recorrido inicial de 600 metros y ocho francos por cada hora de coche parado.

—¿Qué horas tienen por costumbre trabajar los «chauffeurs» de taxis en París?

—Diez horas de trabajo y dos que emplean para comer, a excepción de días de mucho trabajo, que se están una o dos horas más como lo están de menos cuando el trabajo disminuye.

—¿Qué tributos tienen los taxis en París?

—Siete francos diarios al Ayuntamiento por todos los conceptos, y 160 francos al Estado, por año, los coches de 10 H.P.

—¿El precio de la gasolina?

—Se paga actualmente por bidón de cinco litros (dentro de París, pues ha de saber usted que tiene impuesto de entrada) 10,50 francos y el aceite a cinco y 5,50 francos litro, pero al «chauffeur» se le vende con una rebaja de un 30 por 100 de su coste.

—Con ese precio en la gasolina y el aceite, ¿tienen defensa los compañeros parisinos?

—En París, por su pavimentación especial,

los autos gastan poco combustible. Tienen intensidad en el negocio, pues a pesar de sus 14.000 taxis éstos resultan muchos días insuficientes.

—Entonces el problema y decadencia de la industria de Madrid, ¿cree usted que consiste en que hay exceso de taxis?

—¿Exceso de taxis? Si nos fijamos en lo poco que se mueven, sí que hay exceso... Pero mejor diríamos que existe escasez de trabajo, y la industria del taxis necesita en todas las partes del mundo un gran movimiento, un movimiento ininterrumpido, personal capacitado y que la tarifa esté en armonía con los tributos municipales y la cuantía de los ingresos por recaudación.

—¿Pondría usted un auto-taxis en Madrid?

—Lo estudiaría primero, pero mejor me gustaría explotar un auto de lujo como el que yo tengo establecido en la plaza de la Opera en París.

Algunas cosas más nos dijo el camarada Ferrari, que, como antes decimos, iremos contando a nuestros lectores en números sucesivos. Lo importante es que los «chauffeurs» todos se den cuenta exacta de la fuerza que representan y sepan unirse en un solo pensamiento, en una misma aspiración.

Hasta el número próximo, pues.

FORMALITO.

# BERLIET

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

\*\*\*\*\*

# BUGATTI

**Los coches más seguros para hacer velocidad o ir despacio. 4 cilindros, 1,5 litros. 8 cilindros, 2 litros. 2 litros, carreras «Grand Prix».**

\*\*\*\*\*

## AUTOMÓVIL SALÓN

ALCALÁ, 81



II

FABIÁN dejó el auto en la Puerta del Sol, entre la calle de Alcalá y la Carrera de San Jerónimo, y se llegó a la puerta del hotel, donde ya esperaba mister Blay fumando un monumental cigarro puro. Saludáronse joviales, y a los pocos instantes, instalados en el coche de conducción interior, enfilaron la Carrera.

Fabián, mientras atendía al volante, dijo:

—El señor Abarca nos obliga a dar un pequeño rodeo para buscar la calle de Alcalá; pero no debe importarnos gran cosa porque, como mister puede ver, el trayecto de calle que recorreremos en estos instantes no tiene nada de particular. Se la llama Carrera de San Jerónimo porque desde el siglo xvi es la carrera o camino para bajar a la iglesia de San Jerónimo, que otro día veremos...

—¡Esta plaza merece una placa!—dijo mister Blay mientras enfocaba la Plaza de Canalejas.

Aquí publicamos la fotografía, con la nueva casa de Allende, al fondo, para muestra del estilo clásico español.

—Aquí, a la izquierda—siguió Fabián—, dejamos el Banco Hispano-Americano, y esta corta calle que tomamos es la llamada de Sevilla, famosa en España por ser el punto de parada de los toreros sin contrata, si bien, afortunadamente, estos señores van desapareciendo de tan céntrico lugar para lucir sus «hechuras» en sitios más ocultos. A la derecha dejamos el Aero-Club, y nos hallaremos en ambas esquinas de la calle de Alcalá, con dos edificios igualmente suntuosos, que a voces proclaman el poder casi absoluto del dinero. Son el Banco de Bilbao y La Equitativa; el primero, de reciente construcción, es altamente decorativo, con sus dos torreones coronados por cuadrigas doradas... que van perdiendo el oro; y el segundo, que lleva el nombre de la Compañía de Seguros, americana, que le construyó. Hoy están instalados en el edificio el Banco Español de Crédito y el Círculo de Bellas Artes, que han aprovechado la suntuosidad de mármoles, bronce y maderas labradas que se gastaron en la ornamentación.

La calle de Alcalá es una de las más famosas de Madrid y de las más antiguas, puesto que Isabel la Católica fué quien al ordenar que se arrasaran los olivares que aquí había y servían de asilo a los malhechores, dejó la calle abierta, que comenzó a poblarse en tiempo de Felipe II.

Aquel edificio de la derecha es el Ministerio de Hacienda, construido por el arquitecto Sabatini en 1769, en que se dedicó para la Aduana. Hoy alberga las Direcciones Generales de Rentas Públicas, Aduanas, Clases Pasivas, Tesorería y Contabilidad, Contencioso del Estado y la Caja General de Depósitos. No tiene nada de artístico. El edificio inmediato es la Real Academia de San Fernando, construido por Ribera, también en el reinado de Carlos III. Se conservan en él muchas obras notables de pintores nacionales y extranjeros, especialmente de



Las antiguas Cuatro Calles, cuya confluencia lleva hoy el nombre de plaza de Canalejas; la circulación automovilista pone su nota nerviosa de animación moderna.

Goya, entre los cuales descuellan un autorretrato y el admirable de «La Tirana», la famosa comediante Rosario Fernández. Aconsejo a usted que le dedique una detenida visita.

Esta elegante construcción de grandes arcos y esbelta torrecilla lateral es el Casino de Madrid, inaugurado en 1910, con todas las comodidades modernas.

Y ahora, vamos hacia abajo, si nos deja el guardia de la porra.

Aquí, a la derecha, vemos el Alkázar, recientemente inaugurado, donde el simpático Pepe Cadenas quiere implantar las revistas de gran espectáculo, estilo parisién, a base de luz, decoraciones y mujeres bonitas con poca ropa. Enfrente, la iglesia de las Calatravas, resto del antiguo convento de dicha Orden. Alfonso VII otorgó la población de Calatrava a los Caballeros Templarios por sus méritos en las guerras contra los mahometanos, y desde entonces los Caballeros de Calatrava poseen multitud de prerrogativas concedidas por diferentes Reyes y Papas; hoy ya no tienen que hacer grandes méritos guerreros los que desean ingresar en esta Orden, que ha venido a quedar en una cosa decorativa, pero aún hacen varios votos, entre los que no es el menor el de fidelidad conyugal.

—No entender bien—dijo míster.

—Quiere decir que se comprometen a ser fieles a sus esposas, a no tener amantes.

—¿Y lo cumplen?

—¡Ah! No sé, míster; pero me figuro que no.

Luego continuó hablando, a la vez que tocaba sin cesar la bocina:

—Ese es el Banco Central, donde tengo mis ahorros; y aquí, a la derecha, esos dos grandes edificios en construcción son la Presidencia del Gobierno, que se comenzó a construir de piedra y se termina con cemento armado, y el Círculo de Bellas Artes, que será uno de los mejores de Europa, con su espléndido salón de fiestas, su espacioso teatro y su gran piscina de natación.

A la izquierda, en la esquina, la casa de La Unión y el Fénix Español, que, como puede ver míster, ha hecho una construcción monumental, con una gran cúpula que corona un Ave Fénix, sobre la que se apoya el Comercio. Luego, la iglesia de San José, resto del desaparecido convento de San Hermenegildo, que fundó Santa Teresa. No tiene interés artístico. Al lado el teatro de Apolo, que según su primer dueño, el banquero señor Gargollo, debió llamarse de Moratín. Tiene un bonito techo pintado por Sans, y aloja cómodamente a 2.000 espectadores. Se inauguró el 23 de noviembre de 1873 por la compañía de don Manuel Catalina, con la obra de Calderón «Casa con dos puertas».

Este palacete de la derecha, en la esquina de la calle del Marqués de Cubas, es el llamado de Casa-Riera, y el vulgo ha tejido una tragedia alrededor de estos balcones y puertas, cerrados siempre, que se atribuye al eterno femenino.

A la izquierda, esquina a la calle del Barquillo, se levanta el soberbio edificio de estilo clásico que Palacios y Otamendi crearon para el Banco Español del Río de la Plata, inaugurado el 29 de abril de 1918; y aconsejo a míster que se asome al interior para admirar la curiosa disposición que los arquitectos dieron a la construcción, que parece colgada.

A continuación se halla el Ministerio de la Guerra, edificio que mandó construir la duquesa de Alba, para ella, aunque la llegó la muerte antes de que pudiera habitarle. Se le llamó Palacio de Buenavista por el gran panorama que desde su altura se divisaba, y después de haberse suspendido las obras en 1802 a causa de la mencionada muerte de la duquesa, el Ayunta-

R. RIVERO Y COMPAÑÍA IMPORTADORES DE ACEITES,  
GRASAS Y ALGODONES

Almirante H. Pinzón, 8.—HUELVA



Únicos fabricantes en España de las Balitas Patentadas número 93.703 de algodones de limpieza, blancos y de color, de 1, 2 y 5 kilos.

**De venta:** En los principales Garages, Ferreterías y almacenes de maquinaria.

Depósito en Madrid de estas Balitas Patentadas. Agente don Luis Jubindo-Gaztambide, 29, 2.º—Teléfono, 22-95 J.

¡Mecánicos y Chauffeurs, pedid estas Balitas y obtendrán además de eficacia, comodidad, rendimiento y economía, otras ventajas.!

miento compró en 1807 lo construido con el propósito de terminar la construcción y regalar el edificio al Príncipe de la Paz.

—¡Bonito nombre!—dijo míster Blay.

—Tan pomposo como inmerecido, míster: el Príncipe era Manuel Godoy, que hizo la paz de Basilea con el Gobierno francés, y que se dió tan nefasta maña que nos trajo la enemistad de ustedes los ingleses y nos dejó en manos del Directorio francés. Llegó al elevado puesto que ni su ambición pudo soñar, solamente por la circunstancia de que la Reina María Luisa se fijase en que era buen mozo. Este favorito tampoco llegó a cobijarse en el Palacio de Buenavista, el que se terminó, a impulso del deseo del general Prim, instalándose desde entonces e Ministerio de la Guerra.

A la derecha, en la esquina, vemos el Banco de España, obra de los arquitectos señores Adaro y Sáinz de la Lastra, y edificado donde antes estuvo la capilla de San Fermín de los Navarros. Se colocó la primera piedra el 4 de julio de 1884 y se inauguró el 3 de marzo de 1891, habiéndose invertido en su construcción 15 millones de pesetas. Merece que míster dedique una visita a su grandioso interior, en el que destaca la monumental escalera, con artísticas vidrieras policromadas y excelentes pinturas murales.

Ahora volveremos hacia la derecha, para entrar en el Paseo del Prado, famoso en otros tiempos, que hoy es un vulgar parque a la inglesa; pero antes echaremos una ojeada a esta fuente que adorna el centro de la gran plaza y representa nada menos que a Cibeles, madre de Júpiter. Como míster puede ver, no está mal de conjunto, a pesar de que fueron dos los escultores que modelaron sus figuras: Francisco Gutiérrez, la diosa y su carro; Roberto Michel, los leones que le arrastran.

El Prado empezóse a construir en 1613, y poco después hubo que poner cauce a un arroyo descubierto que por su centro corría, hasta transformar el lugar, en aquel paseo tan deleitoso, encomiado grandemente por López de Hoyos, el que fué maestro de Cervantes.

Otro día visitaremos los edificios que se levantan a nuestra izquierda, y por esta razón sólo tenemos que ocuparnos hoy en este paseo de la hermosa fuente de Apolo o de las Cuatro Estaciones, que airosa se levanta a nuestra derecha.

Es digna de que míster admire su belleza y sus cuidadas proporciones. La estatua de Apolo la hizo Alfonso Vázquez, y Manuel Alvarez las figuras de las cuatro estaciones y los demás adornos.

Y llegamos a esta gran plaza, cuyo centro adorna la fuente de Neptuno, pareja de la que antes vimos de Cibeles. Es obra de Pascual Mena, que rodeó al dios de las aguas de todos sus clásicos atributos.

Volveremos por la empinada calle de la derecha, que no es otra que la misma Carrera de San Jerónimo, por donde comenzamos nuestro paseo, y veremos este caserón de la derecha, antiguo palacio de Squilache, donde se dieron fiestas regias, que hoy cobija al Banco Alemán Transatlántico y la Exposición permanente del Círculo de Bellas Artes. A la izquierda la mole antiestética del Hotel Palace, levantado en parte de los antiguos terrenos de Medinaceli, y a la mitad de la cuesta llegamos al Palacio del Congreso, edificado donde antes estuvo el convento del Espíritu Santo. Se comenzó en 1843 y se terminó en 1850, dirigiendo las obras Narciso Pascual y Colomer. El elegante frontón que corona la entrada principal es de Ponzano, y los gigantescos leones que defienden la escalinata se fundieron con el bronce de los cañones to-



LOS MEJORES AMIGOS  
SON LOS LIBROS :: ::

Si «sólo hay un mal que es la ignorancia», que dijo  
Sócrates, este mal se combate únicamente estudiando.

mados a los moros en la guerra de 1859. Como mister puede apreciar, España se pasa los años venciendo a los moros; pero sucede siempre que éstos repiten la fábula del Ave Fénix, renaciendo de sus cenizas, y por eso nunca terminamos definitivamente este negocio.

Este es un edificio que reúne todas las condiciones necesarias para el fin que fué creado, y debe mister dedicarle una visita, siquiera sea para conocer la mayor fábrica de pasteles de la nación.

—¿Pasteles, pasteles? No entiendo. Pasteles son de confitería, ¿no?—dijo mister.

—Solemos llamar «pastel» al arreglo amistoso hecho a costa de los ajenos intereses, que es lo que de ordinario se hacía en este casón. Hay un cantar popular que retrata bien el ambiente que se respiraba en esta casa:

«De qué sirven los leones  
a la puerta del Congreso,  
si los mayores ladrones  
son los ladrones de dentro.»

Pero en fin, con todos sus defectos, yo prefería el régimen parlamentario al silencio de ahora, porque no habiendo oposición no hay discusión, y no habiendo discusión no puede existir la verdadera expresión de la voluntad nacional, que debe ser soberana por encima de todo.

Esa miserable estatua que avergonzada se oculta entre los árboles del minúsculo jardín, a nuestra izquierda, es la del mayor genio que conocieron las letras españolas: de Cervantes. No ponga mister esa cara de extrañeza, porque ya la hemos criticado nosotros bastante. Decía de ella el maestro Cavia que parecía un pisapapeles, y, realmente, no se puede hacer cosa más mezquina para hombre más excelso. Después de todo, hay que agradecer su creación, pues la debemos a un particular, y moldeada por Antonio Solá, se levanta en este lugar desde 1835.

Seguiremos subiendo la cuesta, sin hallar nada que merezca nuestra atención, hasta que el guardia de la porra nos haga torcer a la derecha, por la calle de Nicolás María Rivero, para salir a la de Alcalá, que antes hemos recorrido.

Antes de hacer el viraje mostraré a mister, allá a la izquierda, el teatro Reina Victoria, inaugurado en 1916. Está construido por don José Espelius, y es un modelo de dificultades para la rápida salida del público.

En esta calle por donde entramos está el teatro del Rey Alfonso, aún de menos importancia arquitectónica que el anterior, y bajando por esta calle de la derecha encontraremos el teatro de la Zarzuela, glorioso templo de la Lirica española. Se inauguró el 10 de octubre de 1856 por los maestros Barbieri, Gaztambide, Salas, Picón, Olona y Oudrid. Se incendió en 1910, y reconstruido continúa su brillante historia, desfilando por su escenario los más famosos artistas líricos.

Aquí abajo quedan, en la calle del Marqués de Cubas, donde murió el general Prim, la Academia de Jurisprudencia y el pequeño edificio del diario «El Liberal».

Y saliendo de nuevo a la calle de Alcalá, dejo a mister a la puerta de su hotel.

—¡Bravo!—dijo el inglés al apearse—. Mañana diré a usted la impresión que en conjunto me ha causado este primer paseo.

Y se dieron, afectuosos, la mano, separándose.

EUSEBIO ALVAREZ VICTORIA.

R. DEL BARRIO  
TALLER DE FORJA Y SOLDADURA  
AUTOGENA

Especialidad en ballestas, reparación  
de ejes y chasis.

30, Paseo de las Delicias, 30

PEUGEOT

AUTOMÓVILES

—BICICLETAS—

AGENTE EXCLUSIVO: G. R. PEÑALVER

GENOVA, 11.—CASTELLANA, 10

## La Federación Nacional de los Obreros del Transporte

Todos nuestros compañeros y lectores saben que existe una Federación Nacional denominada del Arte Rodado, y que esta Federación, por causas que no son de momento señalar, se halla estacionada. También saben nuestros camaradas que, con motivo del viaje realizado en provincias por los compañeros Celestino García y Angel Martín, en representación de «La Velocidad», y con objeto de constituir el Sindicato de «Chauffeurs» de España, se adhirieron varias Secciones. Ante esa realidad y el entusiasmo despertado en los camaradas de provincias por el hecho de la fusión de las entidades de conductores de Madrid, contamos con gran número de Sociedades hermanas, que, como nosotros, aspiran a reconstituir la Federación Nacional de los Obreros del Transporte.

Visto el criterio unánime de todos los conductores, encaminado a afianzar la gran Federación por Secciones autónomas, hemos de dar comienzo a propagar con ahinco este criterio, y desechando para siempre todo ditirambo, debemos empezar la reconstitución del organismo tan necesario, pues, por ahora, féderar todos los oficios es lo que importa.

Y desde hoy dedicaremos nuestra actividad

y entusiasmos a propagar lo que en todos es una aspiración. En un hermoso Manifiesto, publicado por la «Federación Gráfica», se argumentaba muy acertadamente para lo que sirve una Federación:

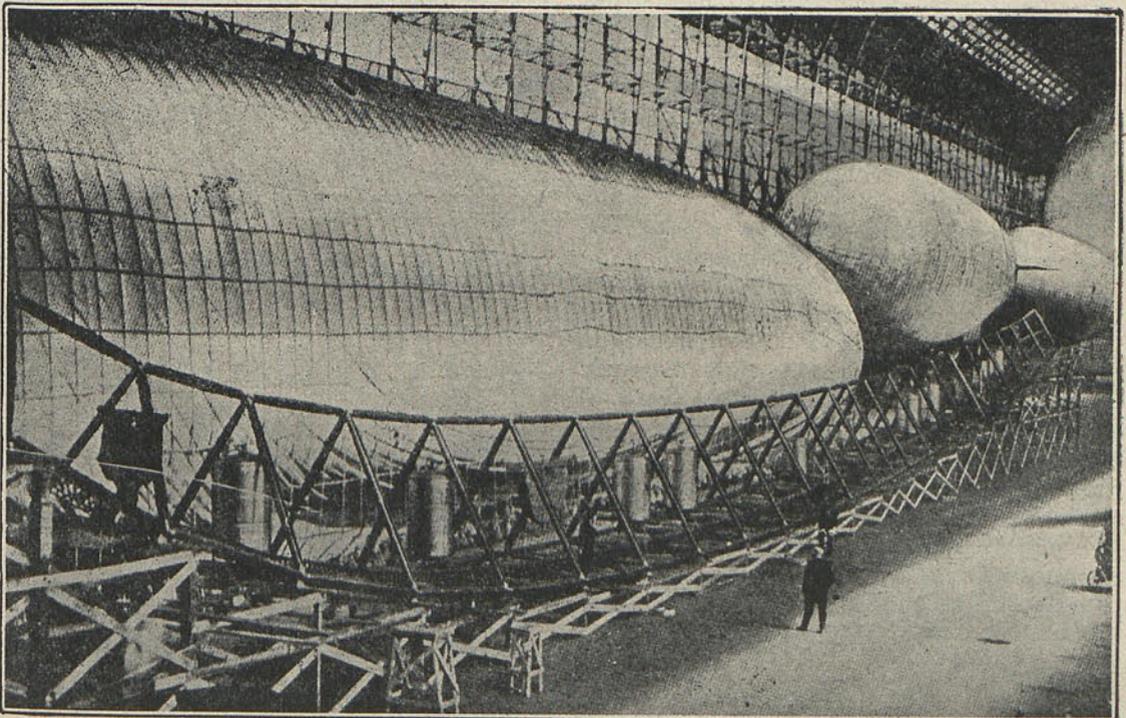
«Sirve—dicen los obreros tipógrafos—para aumentar la idealidad de los obreros de una industria, su fuerza numérica, su radio de acción, su capacidad de resistencia y sus reservas de mutuo auxilio al que lo necesita. Sirve para hacer que la solidaridad entre las Sociedades de diversas poblaciones y de diversas modalidades de un mismo arte *no sea prestada como favor o gracia, sino como deber recíproco...*»

«Los obreros de un taller deben estar unidos; los de todos los talleres, asociados; los de todas las poblaciones, «federados»; los de todo un país, confederados; los de todos los países, unidos en la Internacional. Quien combata estos principios es un enemigo encubierto de la organización, un aliado de la burguesía.»

Así lo reconocemos nosotros.

---

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



Vista del hangar donde se está construyendo el primer dirigible semirrígido de los Estados Unidos.

## Gestión del abogado señor Martínez Acacio

Resultado de las causas vistas durante el año de 1925 con expresión de las sentencias recaídas (1):

### Absueltos:

José Arancegui (L); Ramón Artes (L); José Carrasco (L); Angel Carazo (H); Sirio Domínguez (H); Ramón González (H); Ramón Gil Gimeno (H); José López Lozano (H); José López Amoroy (L); Serafín Llano (H); Juan Nieto Reguero (H); Emilio López (L); Raimundo de la Calle (H); Melchor Ramón Gonzalo (H); Juan José Ramos (H); Clemente Sáez Pérez (H); Agapito Ruiz (L); Juan Martín (H); Marcelino Pérez (L); Casimiro Marco (D); Juan Orráez (L); Antonio Alvarez Salmón (H); Francisco Ramos Martínez (H, retirada a la acusación).

### Condenados:

Rafael López Surillo (H), condenado a ocho meses y aplicada la condena condicional.

Juan Ruiz Romea (H), condenado y pendiente de recurso ante el Supremo.

Braulio Ramírez (H), pendiente el recurso en el Supremo.

Domingo de la Torre (H), aplicada la condicional.

Pablo Martín Galán (L), condenado a 125 pesetas de multa, con aplicación del indulto de 4 de julio de 1924.

José Mendiola, aplicado indulto de 4 de julio de 1924.

Augusto Carazo Santamaría (H), condenado a cuatro meses e indultado con arreglo al Real decreto de julio del 1924.

Angel Espinosa Hernán (H), condenado a seis meses. Pendiente de recurso.

Gumersindo Arroyo (L), condenado a un mes y aplicado el indulto de 4 de julio del 1924.

Clemente del Alamo (H), condenado. Pendiente aplicación condena condicional.

Agapito Baños (H), condenado a seis meses y aplicada la condena condicional.

Antonio Barrio (L), indultado de la pena impuesta por el Real decreto de julio del 1924.

Angel Espinosa (H), condenado a seis meses e interpuesto recurso de casación, pendiente ante el Tribunal Supremo.

Ignacio González (H), condenado a ocho meses. Pendiente aplicación indulto.

Fermin Martínez Gómez (H), condenado a seis meses e indultado conforme al Real decreto de 4 de julio de 1924.

Evaristo López Alemany (H), condenado a

cuatro meses. Pendiente aplicarle la condena condicional.

José María López Díez (H), condenado a diez meses.

Fermin Gómez Soriano (H), condenado a seis meses y pendiente aplicación condena condicional.

Evaristo López Alemany (H), condenado a tres meses y once días. Pendiente aplicación indulto.

Juicios ante el Tribunal Industrial, 147 reclamando salarios y cinco por accidente del trabajo.

133 sentencias conforme con la demanda.

11 sentencias reduciendo el pago.

3 absolviendo al demandado.

Demandas, 741.

Idem transigidas antes del juicio, 123.

Causas calificadas, 96.

Consultas en la Sociedad, 1.711.

En el despacho, 135.

Intervención en asuntos civiles, cinco.

Tres reclamando a la Compañía de Tranvías indemnización por daños causados en automóviles.

Dos a la misma Compañía por lesiones causadas a «chauffeurs».

Apelaciones de juicios, 43.

Recursos ante el Supremo procedentes del Tribunal Industrial, tres, en los que se casó la sentencia declarando haber lugar al recurso.

Recursos vistos ante el Supremo (Sala de lo Criminal), cinco. En uno se declaró no haber lugar al recurso, confirmandose la sentencia.

Pendientes de vista, dos recursos por quebrantamiento de forma en causas por homicidio y dos en autos sobre salarios, más los cinco entablados por infracción de ley en causas por homicidio.

---



---

## Reparación de cámaras y cubiertas

PARA

## AUTOMÓVILES

RECAUCHUTADOS DE LAS MISMAS

¡PERFECCIÓN Y ECONOMÍA INCOMPARABLES!

CAMARAS Y CUBIERTAS DE VERDADERA  
O C A S I O N

## TALLERES ALEMANES

SAN MARCOS, 35 DPDO.-Teléf. 24-38 M

MADRID

---



---

(1) Las letras puestas a continuación de los nombres significan: (H), que fué por homicidio; (L), por lesiones, y (D), por daños.

# NOTICIAS

## Continúa la huelga del personal de camiones.

Sigue la huelga del personal empleado en los camiones de transporte a la plaza de la Cebada, que explotan don Mamerto López y don Gonzalo Gómez.

El conflicto se halla estacionado, y ni uno de los huelguistas ha sentido decaer su ánimo. La mayoría de ellos han adquirido bien pronto plaza, porque como son excelentes conductores han sido admitidos por otros patronos. Es deber de todos los asociados comunicarnos cuando sepan de una colocación. A quienes tenemos que procurar trabajo primeramente es a estos luchadores. Por lo que respecta al movimiento huelguístico, éste está en pie; la huelga continúa y declaradas esas casas en índice por la organización, les daremos la batalla cuando a nuestros intereses más convenga.

## NECROLOGIA

Entre las muchas víctimas que, desgraciadamente, la clase trabajadora ha tenido que incluir en sus anales de crónica negra, tenemos nosotros que añadir la de nuestro compañero Serafín Bedmor.

Este camarada, falto de trabajo en su oficio de cochero, tuvo necesidad, para atender al sustento de los suyos, que buscar empleo en una obra, en la que tuvo la desgracia, en la primera semana que en ella ganaba el jornal, que le sorprendiera un desprendimiento de tierras, en el que perdió la vida.

Al entierro del infortunado camarada, verificado el día 5 del pasado enero desde el Depósito Judicial hasta el Cementerio del Este, acudieron bastantes compañeros, una representación de la Federación local de la Edificación y una representación de nuestra Organización, que como homenaje póstumo a nuestro infortunado compañero cubrió su caja con la bandera de «La Unión», Sociedad a que había pertenecido.

¡Descanse en paz nuestro compañero!... Y reciba su familia con estas líneas el testimonio sincero de nuestro profundo sentimiento.

También tenemos que lamentar la muerte de los asociados siguientes: Luciano Candelas

(hermano de nuestros consocios Francisco y José Candelas), Juan Araujo y Luciano López.

A sus respectivas familias enviamos la expresión sincera de nuestro sentimiento.

También han fallecido el padre de nuestro asociado Julián Fernández Suárez; la hermana de nuestro compañero Higinio Lozano Marcos; la madre de nuestros excelentes camaradas José y Martín Durán; el padre de los socios de «La Unión», Roque y Manuel Iglesias, y la madre de nuestro afiliado Enrique García Martínez.

A nuestros amigos y sus correspondientes familias enviamos nuestro más sentido pésame.

## GRAN GARAJE MODELO

DE

## CARLOS BERLANGA

TAULAS INDEPENDIENTES

## ZARAUZ (GUIPÚZCOA)

# TRANSPORTE

REVISTA MENSUAL ILUSTRADA

ORGANO DE LA UNION GENERAL DE OBREROS DEL TRANSPORTE

TARIFA DE PUBLICIDAD

TAMAÑO	Trimestre.	Semestre.	Año.
Primera cubierta.....	225	400	775
Segunda ídem.....	175	325	600
Tercera ídem.....	150	240	450
Cuarta ídem.....	125	225	375
Una plana fuera de texto.....	115	200	350
Media plana ídem.....	75	140	225
Cuarto de plana ídem.....	50	95	175
Entrefilet a columna.....	50	95	175
Cuarto de plana en el texto...	75	140	225

Planas centrales en colores y planas en el texto a precios convencionales.

Número suelto, 50 céntimos

# GUIA DEL AUTOMOVILISMO

POR ORDEN ALFABÉTICO

- Alumbrado eléctrico. Vicente Jiménez. Calle de Leganitos, 13.
- Agencia automovilista de Marcos. San Felipe Neri, 4.
- Antonin Muñoz. Talleres de construcción y reparación de radiadores y tubería de admisión. Ponzano, 18.
- Antonio Sancho. Neumáticos y bandajes. La gasca, 55. Teléfono 105 S.
- Antonio Zaragoza. Reparaciones de automóviles y piezas de recambio. Trafalgar, 21.
- Andrés Campos. Taller de reparación de automóviles de todas clases y maquinaria. Paseo de la Dirección, 4.
- Autógena Paradinas. Soldaduras de aluminio, garantizadas. Bravo Murillo, 22.
- Autógena Martínez. Vallehermoso, 9. Teléfono 11-26.
- Automóviles Berliet. Automóvil Salón. Alcalá, 81.
- Automóviles Nash, Hudson y Exess. Carrera de San Jerónimo, 53.
- Automóviles Sancho. Paseo de Martínez Campos, 9. Teléfono 127 J.
- Carburador Español J. R. Z. Agencia de Madrid, Montalbán, 5.
- Casa Ardid. Génova, 4. Teléfono 19-26 J. Neumáticos y accesorios.
- Casa Biarritz. Príncipe de Vergara, 12. Teléfono 15-77 S.
- Casa Cabezón. Trajes azules para mecánicos. Paseo de las Delicias, 14. Teléfono 425 M.
- Cubiertas a plazos y de ocasión. Hernán Cortés, 16. Accesorios de todas clases, de Nicolás Jiménez.
- Desmareais Hermanos. Gasolina para automóviles. Conde de Xiquena, 6. Teléfono 10-26 M. Apartado 176 M.
- Eduardo Lanzón. Calle de la Santísima Trinidad, 19. Teléfono 16-90 J.
- Emiliano Bermejo. Taller de vulcanizaciones. Ayala, 20.
- Enrique Tarrida. Fabricación nacional de faros. Claudio Coello, 50.
- Garage Madrid. J. Barrena Simón. Calle de Guzmán el Bueno, 21 antiguo y 27 moderno.
- Garaje Continental Auto de Agustín Torregó. Calle de Torrijos, 24.
- Garaje y talleres Ureña. Calle de Lagasca, 75, y Prim, 1.
- Garaje Madrid S. Barrena. Calle de Guzmán el Bueno, 21.
- Garaje y taller de reparaciones de Arturo Gándara. Calle de Modesto Lafuente 4 (esquina a Abascal).
- Garage Castilla. Gavinas independientes. Reparaciones. Gaztambide, 14.
- Garage Peninsular. Moisés Velasco. Ponzano, número 27.
- Garage y soldadura autógena. Gonzalo de Córdoba, 6.
- Gasolina «El Clavileño». Oficinas, San Agustín, 2. Teléfono 12-37.
- Gasolina filtrada «Sellh». Paseo de Recoletos 6. Teléfono 11-52 S.
- Lubrificantes Aiglon. Ronda de Atocha, 23 triplicado. Teléfono 26-26 M.
- Hermanos Ortego. Platinista y chapista. Bravo Murillo, 35.
- José Uria. Rozamientos y cojinetes de bolas Hollmann. Paseo de Atocha, 17.
- Representación del Buch. Oscar Leblanch. Alcalá, 62.
- Sociedad Anónima del Carruaje. Orense, 16. Precios especiales a los asociados de LA VELOCIDAD.
- Talleres Alemanes. Reparación de neumáticos. San Marcos, 33.
- Talleres Renault. Avenida de la Plaza de Toros, 9.
- Talleres R. Roca. Calle de Núñez de Balboa, 8.
- Talleres Vulki. Reparaciones de neumáticos de Victorio Rodríguez. Calle de Menéndez Valdés, 19. Teléfono 23-83-
- Talleres «Doht». Diego de León, 4. Teléfono 768 S. Reparaciones garantizadas en automóviles.
- Talleres Ibañez. Ponzano, 12. Electricidad en automóviles.
- Rafael Jimeno. Talleres mecánicos. Torrijos, número 26.
- Santiago Jiménez. Neumáticos y accesorios para automóviles. Cardenal Cisneros, 7.
- Sastrería de Moisés Sancha. Montera, 14. Teléfono 20-08 M. Uniformes para «chauffeurs».
- Sebastián Torres y Rodríguez. Taller de Carrocerías y forja. Hermosilla, 50. Teléfono 25-29 S.
- S. Viver. Goya, 63. Teléfono 881 S. Bandajes y neumáticos.
- Sociedad Española de Elementos Industriales «Olgontra». Carranza, 16. Teléfono 20-23 J.
- Representación de automóviles de Carlos de Salamanca. Paseo de Recoletos, 14.
- Valbulloils. Almacenes, García de Paredes, 22.
- Vigolina. Ahorra dinero y da fuerza a los motores. Oficinas en Madrid, Rodríguez San Pedro, 2.

**1.000 Ptas.**

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

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

LA OFICINA DE VENTAS

**STUDEBAKER**

AVENIDA DEL CONDE DE PEÑALVER, 3 (GRAN VIA)

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

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

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

.....  
*Avenida del Conde de Peñalver, número 3.*

# Automóviles NASH

Agencia exclusiva

Piezas de recambio HUDSON y ESSEX

## Hudson Essex Motors, S. A.

Carrera de San Jerónimo, 53

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

### *Antonio Zaragoza*

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

## AUTOMOVILINA

GASOLINA HOMOGÉNEA para automóviles y toda clase  
de motores.

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

DESMARAI'S HERMANOS, Conde de Xiquena, 6

Teléfono 10 - 26 M.  
Apartado 176 Central.

# GRAN GARAJE UNIVERSAL SAN SEBASTIÁN

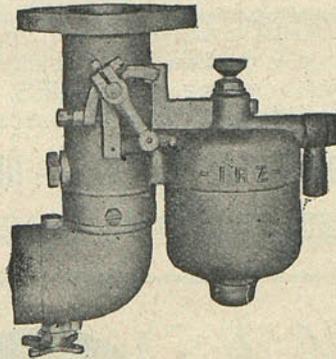
El preferido por sus condiciones.

## AGENCIA BERLIET

---

### Carburador Español "I R Z"

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



Unico construido por obreros españoles.

*Fábrica y oficinas: en Valladolid. Apartado 78*

*Casa en Madrid: Montalbán, 5*

---

# GASOLINA EL CLAVILEÑO

INDUSTRIAS BABEL Y NERVIUN.-San Agustín, 2

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

# Garaje Continental

## DE CIORDIA Y LARRINAGA

Agencia de automóviles BUICK, CHEVROLET y BUGATTI en Guipúzcoa

Exposiciones: EASO, 1, y MARINA, 1

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

## ¡¡AUTOMOVILISTAS!! INTERESANTE

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

Consultar precios a NICOLÁS GIMÉNEZ. - HERNAN CORTÉS, 16

en la seguridad que seréis bien atendidos,

## BALTASAR SANRIGOBERTO

Guarda barro rotativos  
- SANRIGOBERTO -

PATENTE NÚM. 83 686

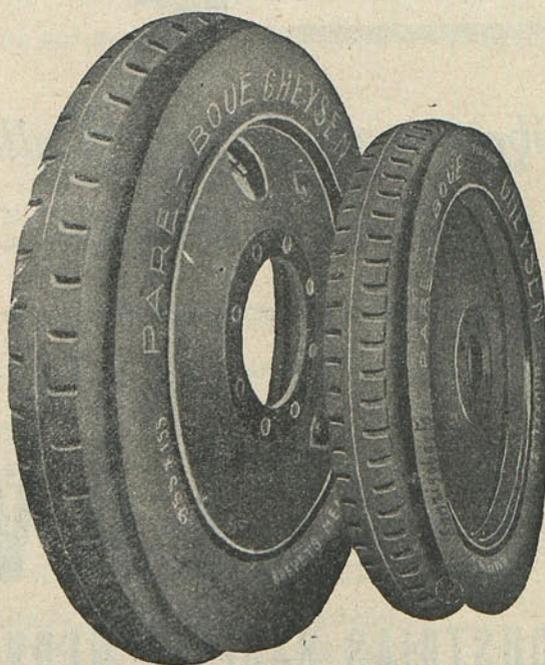
Se adaptan a todas las medidas corrientes

Representante de automóviles SECQUEVILLE

GARAJE Y TALLER

Trafalgar, 23.--Teléf. J. 344

Accesorios en general  
para automóviles y ciclos



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

**COMPRE USTED SIEMPRE**  
**”OLGOMTRA”**



EL MEJOR LUBRIFICANTE PARA AUTOMÓVILES

IMPORTADO EXCLUSIVAMENTE

DE LA

**Standard Oil Company**

de New-York U. S. A.

EXÍJALO EN TODOS LOS BUENOS GARAGES

**SOCIEDAD ESPAÑOLA DE ELEMENTOS INDUSTRIALES**

**MADRID**

CARRANZA, 16

Teléfono J. 20-23

**BARCELONA**

AVENIDA DE ICARIA 94

Teléfono 483 S. M.

**G A R A J E G Á N D A R A**

Taller de reparaciones de automóviles de todas marcas

Especialidad en la construcción de piezas de recambio

Jaulas amplias e independientes

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

**Talleres M. APARICIO**

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

Fernández de la Hoz, 36.

Teléfono 22-87 J.

# ¡Automovilistas!

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

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

**COMPLETAMENTE GRATIS**

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

## Garaje Mencia

Doctor Velasco, 6 dupdo.  
Al lado del Ministerio Fomento

TELÉFONO 19-30 M.

¡No olvidarlo "chauffeurs,,!

## TRANSPORTE

— PUBLICACION MENSUAL —

Organo de la Unión General de Obreros del Transporte.

SUSCRIPCIÓN:

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

Número suelto: 50 céntimos.

Redacción y Administración: Piamonte, 2 (Casa del Pueblo).—Teléfono 27-83 M.

Toda correspondencia de redacción y administración debe dirigirse a Angel Martín y Martín, Director interino.



# TALLERES "VULKI"

La casa que mejor  
repara los neumá-  
ticos

19, MELENDEZ VALDES, 19

Teléfono 23-83. J.

# ¡ ATENCION!

## Grandes Garajes Hispano - Suiza

DE ECHEVARRIA, HERMANOS

Con capacidad para **400** automóviles.

El nuevo Garaje Hispano-Suiza, de San Sebastián, tiene el honor de poner en conocimiento de su distinguida clientela, que habiendo construído un nuevo local, aprovechando los terrenos colindantes de dicho Garaje, está en situación de poder admitir para encerrar automóviles en sus garajes en número de 400, lo que comunican muy gustosos a todos aquellos que se interesen para su gobierno.

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

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

**Carrozados y sin carrozar.**

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

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

---

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

## VICENTE JIMENEZ

Leganitos, 13.

M A D R I D

Tel. 25-22 M.

# ENRIQUE TARRIDA

FABRICACION NACIONAL DE FAROS

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

Exclusiva de los artículos «MALIVERT»

FABRICA EN BARCELONA: CALLE DE SAN PABLO, 116

Depósito en Madrid: Calle de Claudio Coello. 50

PRECIOS SIN COMPETENCIA

## MARIANO SANCHO (S. A.)

Automóviles Chandler y Cleveland

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

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

---

### SUCURSALES:

BARCELONA: Paseo de Gracia, 102. — BILBAO: Gran Vía, 9.

SANTANDER: Garage SANCHO. — GIJÓN: Cifuentes, 2 y 4. —

VIGO: García Barbón, 39. — GIBRALTAR: Irish Town, 63. —

CÓRDOBA: Gran Capitán, 13. — SEVILLA: O'Donnell, 38.

---

## *Automóviles De Dion Bouton*

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

*Madrid*

# SASTRERIA DE SPORT

# MOISÉS SANCHA

(S. A.)

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

## Sección de porteros

	Pesetas
Levitón azul, verde o negro, botones de corona, letras enlazadas o lisas ..	250 a 500
Pantalón con vivo .....	60
Gorras dos vivos y bordados .....	17
Uniforme de americana con gorra bordada, paño de primera y forros especiales de gran abrigo .....	225

## Sección de criados

Traje de frac en vicuña, armeer o lasticotín .....	200
Chaleco de rayas, con mangas, para la limpieza .....	50
Pantalón gris, para la limpieza .....	50

## Sección de cocheros y lacayos

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

## Sección de chauffeurs

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

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

**14, CALLE DE LA MONTERA, 14**

**MADRID - Teléf. 20-08 M.**

# VIGOSOLINA

## INDISPENSABLE EN TODOS LOS AUTOMÓVILES

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

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

El Cafeto, 33 por 100; La Fama, el 32; Omnibus de Madrid, el 29; Pescaderías Coruñesas, el 28; Parque de Sanidad, el 23,50; Viena Capellanes, el 27; Comandancia de Intendencia, el 38; «El Imparcial», 30 por 100; Loder, de E. y R. Amaré, el 40 por 100; «El Cacharra», el 40 por 100; Regimiento de Sanidad Militar, el 25; Papelera Española, el 32; Ministerio Marina, el 29; Ayuntamiento (limpieza), el 30; Tomaset, «Transportes», el 30.

### Algunas de las casas que sabemos usan VIGOSOLINA en Madrid

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

### Casas que venden VIGOSOLINA en Madrid

#### Automovilistas

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

#### Accesoristas

Güido y Giareta.—Bordadores, 11.  
Balanza.—Florida, 16.  
Raay-Agencia «Ford».—Mayor, 2.  
Torre Villamil.—Villanueva.  
Iriarte, Zamarron y Compañía.—Sagasta, 7.  
Gordillo.—Mayor, 80.  
Del Moral.—Hermosilla, 30.  
Aguinaco.—Génova, 17.  
Biarritz.—Príncipe de Vergara, 12.  
Tárrida.—Claudio Coello, 50.  
Domingo Alvarez.—Plaza de Isabel II, 7.  
Almacén de G. F. G.—Malasaña, 11.  
A. de Mesa.—Núñez de Balboa, 3.  
Manuel Villar.—San Roque, 4.  
Sánchez Quiñones.—Alberto Aguilera, 14.

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

#### Garajistas

Montero Hermanos.—Núñez de Balboa, 66.  
Hispano Británico.—Jorge Juan, 19  
Sancho.—Martínez Campos, 9.  
Triple Toro.—Bravo Murillo, 7 y 9.  
Victoria.—Alberto Aguilera, 62.  
Los Angeles.—Gaztambide 14.  
Garaje Madrid.—Guzmán el Bueno, 21.  
Castilla.—Gaztambide, 11.  
Franco Español.—Santa Engracia, 31.

Representantes en toda España, Lisboa, Buenos Aires, Habana y Chile  
**Oficinas de la fábrica: RODRIGUEZ SAN PEDRO, 2.-MADRID**