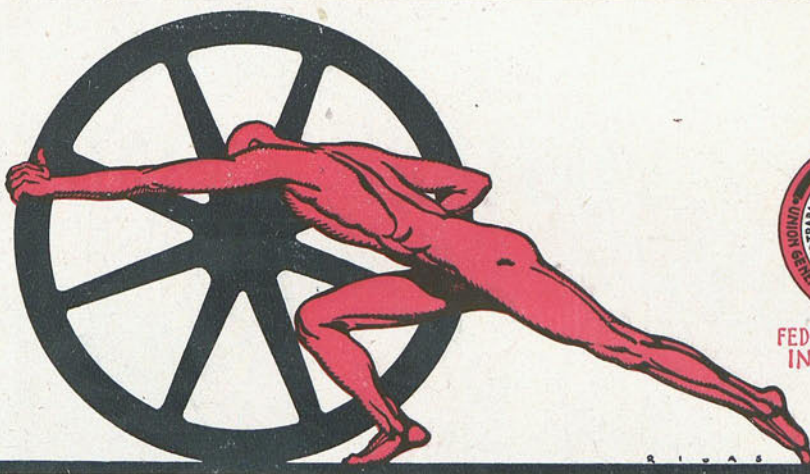




FEDERACION SINDICAL
INTERNACIONAL

Transporte

REVISTA MENSUAL ILUSTRADA

ÓRGANO DE LA UNIÓN GENERAL DE OBREROS DEL TRANSPORTE

EL LUBRIFICANTE PERFECTO



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



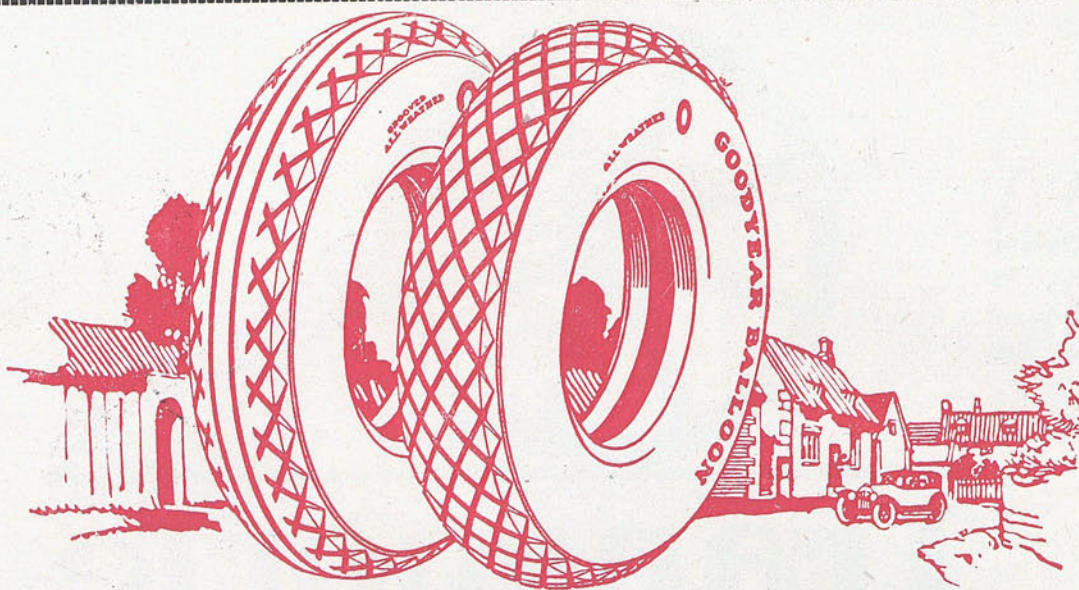
CONSULTE NUESTRA
TABLA DE RECOMEN-
DACIONES



CASA EN MADRID

Ronda de Atocha, 23 tripdo.

TELÉFONO 26-26 M.



SUPERTWIST

ENSAYADO EN PRUEBAS Y EN SERVICIO

Antes de emplearlo en las cubiertas Goodyear, ensayo el SUPERTWIST, que demostró ser extra-flexible y sumamente elástico en un grado superior a cualquier otra de las cuerdas conocidas. Hoy día ha demostrado su calidad en servicio y recorrido en todo el mundo y también ha probado ser la fuente de la fuerza vital que la cubierta balón necesita.

La próxima vez compre cubiertas balón y de alta presión

GOODYEAR

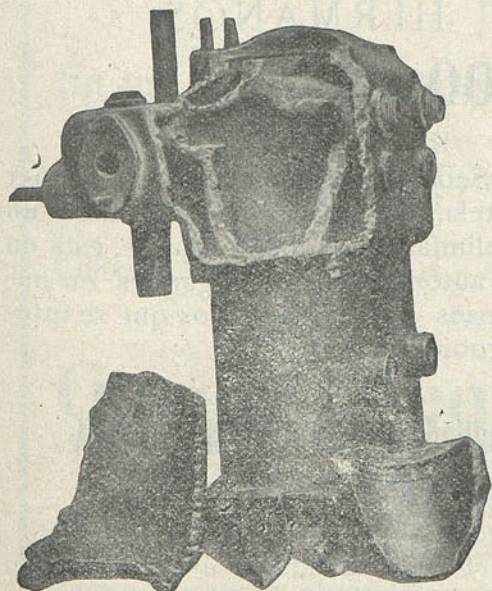
Fabricadas con SUPERTWIST

Compañía Española de Neumáticos y Caucho GOODYEAR, S. A.

Calle de Recoletos, 1.-MADRID © Paseo de Gracia, 93.-BARCELONA

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.

M A D R I D

ANTONIO SANCHO

NEUMATICOS Y MACIZOS

GOODRICH

P I R E L L I

GOODYEAR

Depósito de los aceites Vacuun Oil

Ventas al por mayor y menor.



Exportación a provincias.

Lagasca, núm. 55.--Teléfono 105 S.

¡ 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 construido 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.

<u>Entrega inmediata de</u>	Chasis	32	HP.	6 cilindros, último modelo.
	id.	30	HP.	4 id. tipo España.
	id.	16	HP.	4 id.
	id.	8	HP.	4 id.

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.

¡¡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

SUSCRIPCIÓN:

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

Número suelto: 50 céntimos.

Organo de la Unión General de Obreros del Transporte.

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.



NUEVO LOCAL DE LOS TALLERES "VULKI"

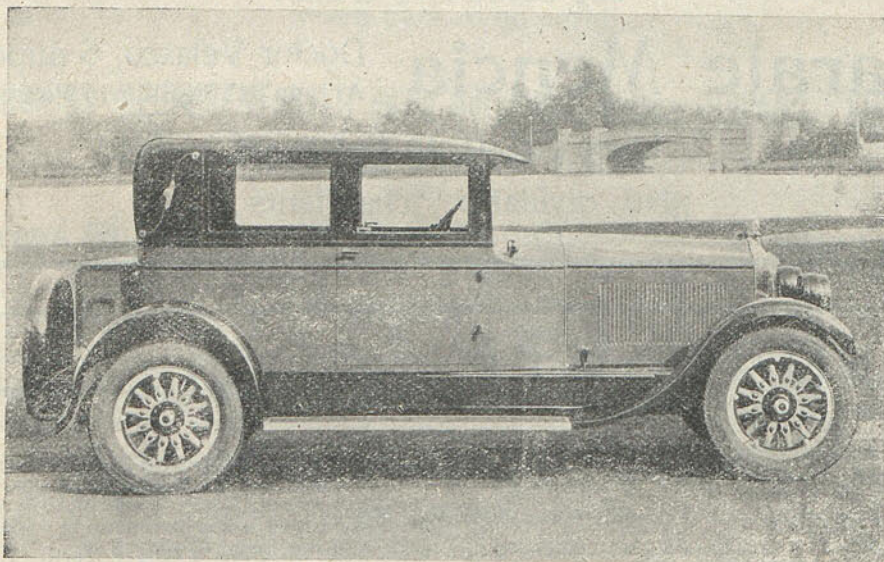
La casa que mejor repara los neumáticos

ZURBANO, 64

Teléfono 23-83. J.

MOON Y DIANA

MODELOS DE 1926



DIANA BROUGHAM

GRAN BAJA DE PRECIOS

MOON MOTOR CAR 6.º

ALMIRANTE, 1 (Esquina a Barquillo).

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



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.

Garaje y Talleres REMSA

REPRESENTACIONES ELECTROMECAÑICAS (S. A.)

Padilla, 38.-Teléfono 1913 S.

Dirección telegráfica y telefónica: REMGAR

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

REPARACIONES DE TODAS CLASES, GARANTIZADAS

Automóviles De Dion Bouton

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

Madrid

¡ MECÁNICOS!

¡ CHOFERES!

¡Ojo! Casa Cabezón ¡Ojo!

Grandes Almacenes de Tejidos, Sastrería, Camisería, Zapatería,
Muebles, Camas y Relojería.

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

SECCION DE SASTRERIA

Traje sarga azul, 10,50; superior, 14,50; extra, 18. Traje-mono asargado, 10,55; ídem superiores, 14,50; ídem kaqui o gris, 16,50. Guardapolvos, 7,65; ídem superiores, 12,50.

En esta sección contamos con un gran cortador para toda clase de prendas y uniformes a precios baratísimos. Gran colección de trajes de estambre, incluyendo forros y hechura, a 80 pesetas. Exclusivamente para los socios del Transporte admitimos géneros para confección de trajes. Hechura y forros desde 38,50.

SECCION DE CAMISERIA

Camisa percal, 5,90; ídem con vistas tussol seda, dos cuellos, 8,65. Calzoncillos cortos, 2,45.

SECCION DE CALZADO

Zapato especial, enorme duración, 26,85.

SECCION DE MUEBLES

Cama de haya, con sommier, 43,50. Sillas propaganda, 4,70. Lavabos completos, 22. Mesa de noche de haya, 19,50. Amacas, 8,25. Colchones borra, 12,95.

SECCION DE RELOJERIA

Relojes garantizados a 42,50; ídem Omega, ídem, 50.

En todos los demás artículos que abarca esta importantísima casa y que no se anuncia su precio, a todo socio del Transporte se le abonará el 10 por 100 de su compra.

¡Ojo! Casa Cabezón ¡Ojo!

16 Y 17, PASEO DE LAS DELICIAS, 16 Y 17.

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.

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 NICOLAS 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 SECQUEVILE

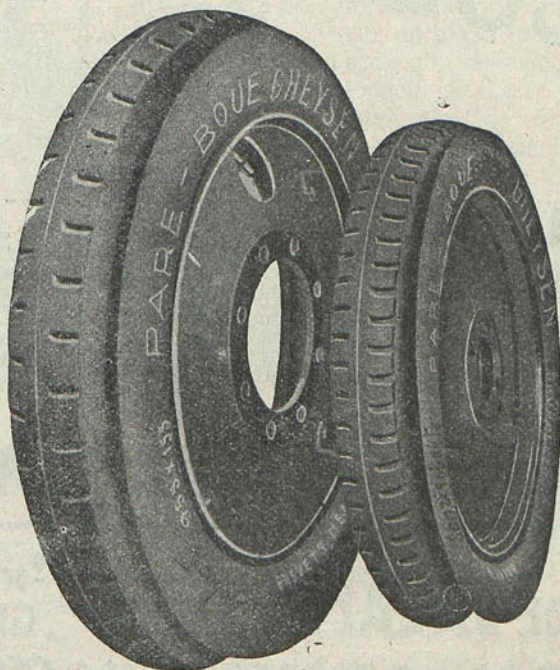
GAJAJE Y TALLER

Trafalgar, 23.-Teléf. J. 344

Accesorios en general

para automóviles y ciclos

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



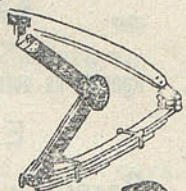
LOS ACEITES
INGLESES



Son por su rendimien-
to 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. 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!!**

RFDACCIÓN 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

OYENDO A COSTA

Los políticos le oyen como oírían a un hombre extraplanetario. Sócrates ha pasado por el salón de conferencias. En la ávida atención con que le escucha la juventud intelectual, hay la emoción trémula y viva con que Aquelodoro escucha a Sócrates. Y este Sócrates, impedido y abotagado, alza sus claros ojos a la araña eléctrica; diríase que consulta a su “demonio familiar”.

¿Y el pueblo? El pueblo, en pie, apretado, sofocado, le escucha sin parpadear. ¿Es que el pueblo entiende a Costa? No; es que le siente, es que la sed del pueblo siente el rumor de estas palabras, como el de un manantial de aguas generosas. Es que cuando el patricio se ha golpeado el ancho tórax, con los puños cerrados de ira, y ha erguido la cabeza fieramente, el pueblo ha comprendido que este gesto supremo de dignidad y rabia es gesto de su carne y de su dolor...

“Y no he de terminar sin hacer público mi agravio. Es un agravio personal, que me han inferido esta mañana las autoridades. El coche en donde yo venía ha seguido todo el trayecto custodiado por parejas de la guardia montada.” Y todo el ser de Costa se ha estremecido a este recuerdo como un viejo noble castellano.

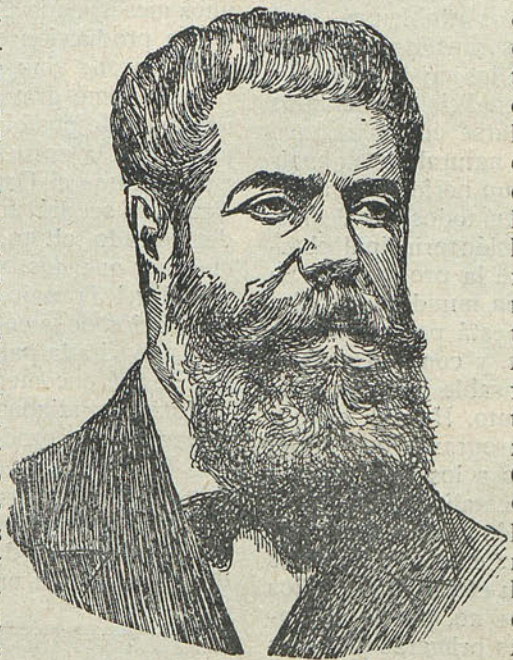
Cristóbal de Castro.

JOAQUÍN COSTA

El escritor y sociólogo Joaquín Costa Martínez nació en Monzón el 14 de septiembre de 1846, y muere en Graus (Huesca) el 8 de febrero de 1911. Sus primeros estudios fueron para la carrera de arquitecto; pero no

los terminó, y siguió la de leyes, que simultaneó con la de Filosofía y Letras, terminando ambas con las notas de sobresaliente. Obtuvo luego por oposición varias plazas en distintas provincias, hasta que al fin se instaló en Madrid como notario, en plaza también ganada por oposición. Perteneció al Colegio de Abogados de Madrid y fué profesor de la Institución Libre de Enseñanza. Sus trabajos en el Congreso español de Geografía colonial y en la Sociedad de Africanistas colocaron su nombre a gran altura. Su discurso de ingreso en la Academia de Ciencias Morales y Políticas, que versó sobre el tema “El problema de la ignorancia del Derecho”, llamó

la atención por sus ideas nuevas. Retirado a su país natal, por enfermedad, en 1890, no salió de su retraimiento más. Constituyó la Liga Nacional de Productores, y presidió en 1899 la Asamblea de las Federaciones agrícolas, que se celebró en Zaragoza. Fué elegido diputado varias veces, pero no quiso tomar asiento en el Congreso, y escribió muchas obras notables.



Joaquín Costa

LOS GRANDES PROBLEMAS SOCIALES

Enseñanzas de la encuesta sobre la producción ⁽¹⁾

La atención que se ha prestado en todos los países a las publicaciones hechas por la Oficina Internacional del Trabajo para dar cuenta de los resultados de la encuesta sobre la producción, ha puesto de relieve, no sólo la importancia extraordinaria de este trabajo, sino la preocupación que en todos los países se siente por el conocimiento de problemas que, estando planteados hace mucho tiempo—aunque no en la forma aguda que tomaron en el período de la trasguerra—, no interesaban hasta el punto de dedicarles una atención preferente. Cada país, aceptando un sistema económico equivocado, sólo atendía a sus propios problemas, soslayando el estudio de las cuestiones ajenas, o tratando de obtener de las crisis económicas de otros Estados beneficios inmediatos para su economía, sin darse cuenta de que una perturbación de esta naturaleza en cualquier país, se refleja, en un período de tiempo más o menos largo, en todos los demás.

Esta ha sido la conclusión principal obtenida de la encuesta sobre la producción. Se ha formado una economía mundial—se dice al final de la obra—que está por encima de las economías nacionales, y como el problema es común, es indispensable dar a la Economía mundial un Estatuto. He ahí, en pocas palabras, todo un programa que surge de los hechos, ofreciendo a los hombres representativos y a las mentalidades selectas un vasto campo de acción para desarrollar ideas de justicia y de paz entre los hombres y entre los pueblos. Si, en efecto, los pueblos están unidos, quieran que no, por la economía; si unos necesitan las primeras materias que otros poseen, y aquéllos son tributarios de los centros fabriles y manufactureros de los demás; si el petróleo de unos fomenta el progreso de los que poseen una gran industria, y éstos, a su vez, necesitan de la producción agrícola de países que carecen de fábricas, natural es que un fenómeno económico, que en cualquiera de ellos se produzca, altere el ritmo de los demás.

En los ocho tomos de la encuesta sobre la producción se demuestra hasta la saciedad esta tesis. La encuesta, pues, es obra indis-

pensable a todos los economistas; pero también a todos los hombres interesados en el conocimiento de los problemas que son el nervio de nuestra vida.

Consta de ocho tomos, con 6.352 páginas, 1.227 cuadros estadísticos y 758 diagramas.

Para dar una idea de su eficacia, bastará decir que la encuesta se inició en aquel período de la trasguerra en que, a consecuencia de la grave crisis de la producción, la humanidad, alarmada, pedía remedios heroicos para producir más. Pues bien, a punto de comenzar la encuesta, el fenómeno cambiaba diametralmente de carácter; en el espacio de unos meses, de la producción mínima se pasó a una producción excesiva; los mercados se abarrotaron; vino el paro forzoso, y la catástrofe tomó gravísimos caracteres. Esto no hubiera sido posible dentro de un sistema como el que la encuesta preconiza.

Al crearse el Organismo Internacional del Trabajo, se dió un gran paso, como se ha demostrado ahora, para resolver la grave cuestión que nos ocupa. La Oficina Internacional del Trabajo, a quien se encomendó la realización de la encuesta, ha demostrado que está capacitada para realizar la difícil misión que le fué encomendada.

Están estudiados en la encuesta todos los factores de la producción. La acción de cada uno de ellos pone de relieve la influencia internacional que los mismos ejercen. A modo de ejemplo, vamos a extractar una parte de las conclusiones de la encuesta—que acaba de ver la luz en un folleto de sesenta y una

¡CHOFERS! ¡MECANICOS!

VISITAD LA CASA DE

Joaquín R. Eguínoa

IMPORTADOR DE LUBRIFICANTES DE LA

STANDARD OIL COMPANY

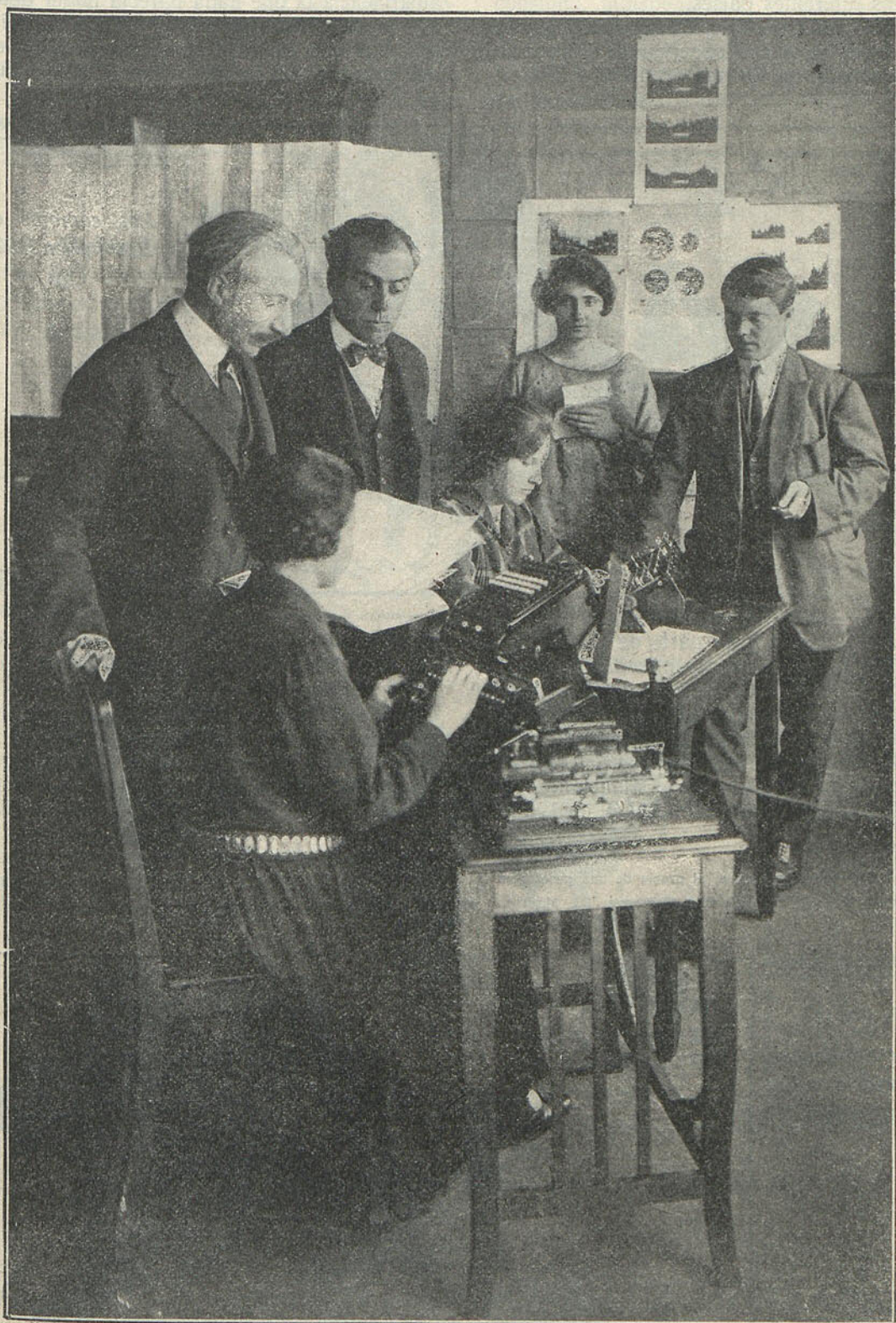
Accesorios, gasolina, carburo, etcétera.
Inmejorables calidades y precios económicos.

OFICINAS Y ALMACENES:

SANTA ENGRACIA, 118.—MADRID

(1) Escrito expresamente para TRANSPORTE.

EN LA OFICINA INTERNACIONAL DEL TRABAJO

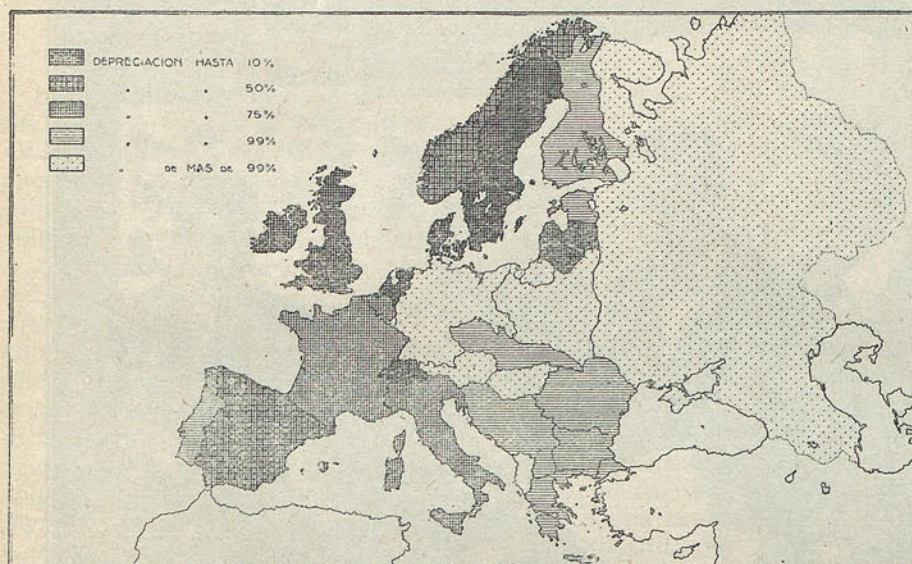


El catedrático de la Universidad de Ginebra Edgard Milhaud, que ha dirigido los trabajos de la "Encuesta sobre la Producción", explica a nuestro colaborador Fabra Ribas el método que se ha seguido para realizar tan importante obra.

páginas (1)—y que se refiere a los cambios en los diferentes países.

Publicamos, al efecto, cuatro cartogramas, en donde se puede observar la situación de los cambios en Europa en 1923 y 1925.

favor de Austria. Poco después, la corona austriaca, a la que nada parecía poder detener en su carrera hacia el abismo, se convirtió—única en el mundo en aquel tiempo—en una moneda tan estable como el dólar. Fué



Los cambios en Europa en 1923 (1).

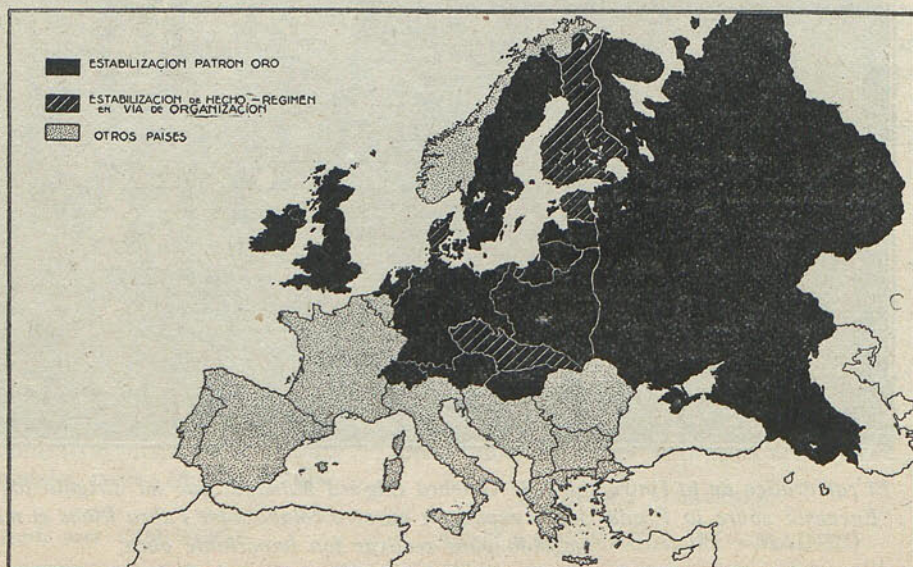
(1) Tomo V, volumen 1.º, pág. 396.

En 1923, una gran parte de Europa tenía una depreciación en su moneda de más del 99 por 100. El daño de esta depreciación no lo sufrían solamente los países afectados, sino todos los demás, y para evitar la ruina de Europa, se pensó en ayudar a los países en crisis a salir de su triste situación. La Sociedad de las Naciones intervino, en 1922, en

aquello una gran lección de cosas para todos los países de la Europa central y oriental, en lucha también con los más terribles problemas monetarios. La experiencia austriaca demostraba que era posible reaccionar contra la crisis de depreciación monetaria más grave, mediante la aplicación estricta de un conjunto de reglas. Estabilizando la corona austriaca, la Sociedad de las Naciones abrió el camino a la estabilización monetaria en todo el mundo. Basta echar una ojeada a los cartogramas que hemos trazado para observar

(1) Este folleto se vende, al precio de una peseta, en la administración de *El Socialista*, Carranza, 20, Madrid.

La estabilización monetaria en Europa en 1925 (1)



(1) Tomo V, volumen 1.º, pág. 396.

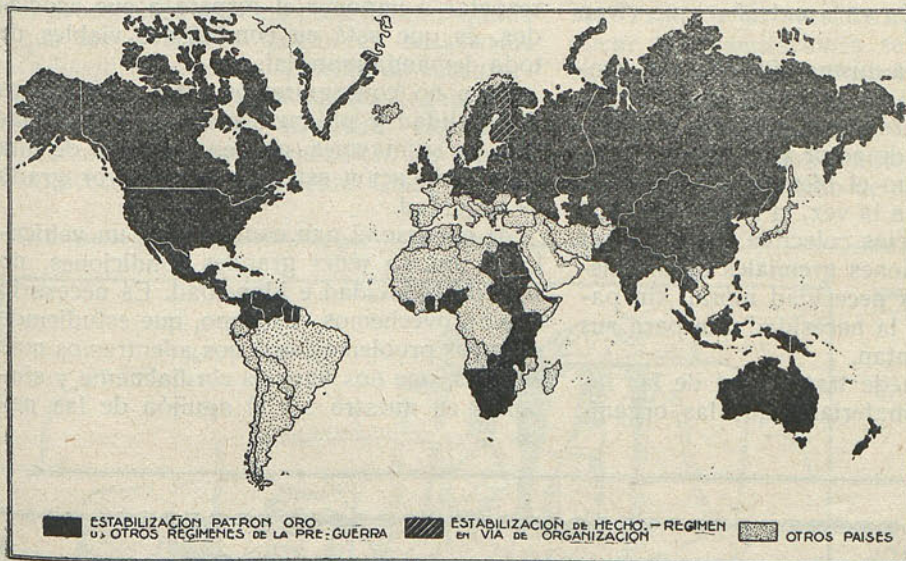
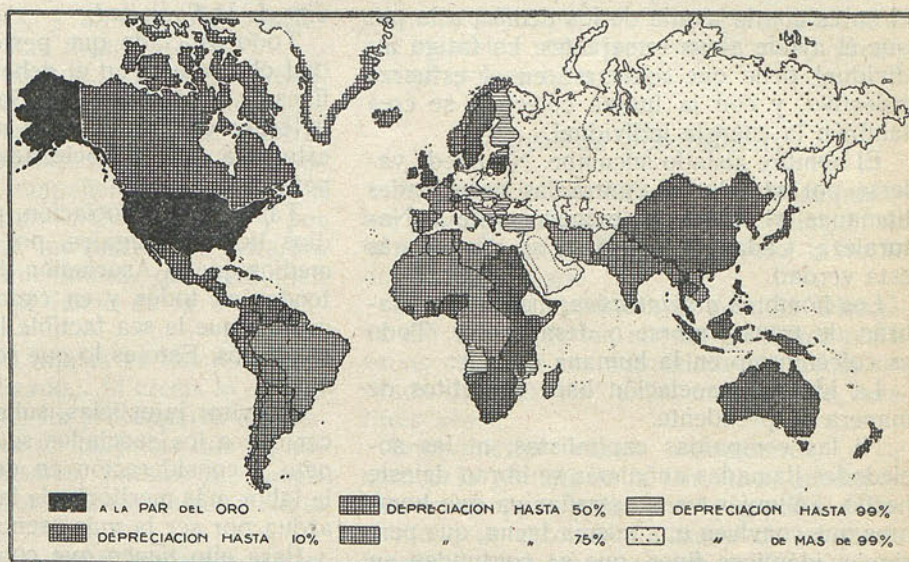
que a mediados del año 1925 estaba ya realizada la obra en tres cuartas partes.

Para dar idea de la oportunidad con que la Sociedad de las Naciones intervino y de la rapidez con que Europa iba a la ruina, bas-

consumo indispensables y desapareció la enorme desproporción que existía en el valor de los salarios. Al finalizar el primer semestre de 1925, el fantasma de la ruina de Europa había desaparecido. — A. FABRA RIBAS

Los cambios en los diferentes países en diciembre de 1923 (1).

(1) Tomo V, volumen 1.º, pág. 397.



La estabilización monetaria en los diferentes países en 1.º de junio de 1925 (1).

(1) Tomo V, volumen 1.º, pág. 397.

tará decir que en aquella época el dólar ascendía en Austria a una velocidad de 68 marcos polacos por minuto; en Petrogrado, a 18.000 rublos por segundo, y en Alemania a tres millones de marcos papel por segundo. La indiferencia de las naciones de moneda sana o casi sana, hubiera sido la ruina de los otros países, y ésta hubiera traído su propia bancarrota.

Al estabilizarse la moneda, se restablecieron las relaciones comerciales, fué menor la indiferencia en el coste de los artículos de

GRAN GARAJE MODELO

DE

CARLOS BERLANGA

IAULAS INDEPENDIENTES

ZARAUZ (GUIPÚZCOA)

De nuestros problemas

Moralicemos nuestro oficio.

Por la dignidad profesional.

El hombre no es nada y para nada sirve si no es con la ayuda de los demás, a la par que él ayude a sus semejantes. La fatiga individual tiene que apoyarse en el esfuerzo colectivo, y con la fuerza colectiva se crea también la energía individual.

El hombre aislado sucumbe. No puede valerse por sí solo, ni contra las necesidades humanas, ni contra las exigencias de la Naturaleza. Cada día que pasa se afirma más esta verdad.

Los hombres *distanciados*, insociables, habrán de transformarse o desaparecer. Todo es colectivismo en la humana especie.

La idea de asociación hace prosélitos de manera sorprendente.

Ni las compañías capitalistas, ni las sociedades llamadas anónimas se libran de este hecho. ¿A quién va a extrañar ya que hombres que conviven una misma faena, que persiguen idénticos fines, que se confunden en una misma aspiración, sea igual su origen y su historia, a quién va a extrañar que vivan la misma vida?

Porque vivir una misma vida es estar asociados entre sí.

Asociación quiere decir unión de voluntades, de energías, de amor y de efectos..., es querer en sí mismo el bien de los demás..., es vivir dos vidas a la vez, la suya individual y la de sus consocios colectiva. He aquí por qué las organizaciones gremiales de un mismo oficio son una necesidad moral, sin pararnos a observar la necesidad que para sus asociados representan.

Y ya apartados de tratar aquí de las inmensas ventajas materiales que las organi-

zaciones de resistencia reportan a sus asociados, sólo diremos en muy pocas palabras algo sobre *la defensa moral que puede y debe hacer la Sociedad del individuo y el individuo de la Sociedad.*

Todo asociado que pertenece a una entidad obrera está en el deber de propagar los fines y bondades de la Sociedad, como ser defensor de ella en cada momento, pues en esto está que la Sociedad sea fuerte y respetable.

También la Asociación, por todos los medios lícitos y legales, por aquellos mismos medios que la Asociación dispone, ha de defender en todos y en cada uno de los momentos que le sea factible la dignidad de los asociados. Esto es lo que se llama la defensa moral.

El evitar injusticias, subsanar errores, hacer que a los asociados se les trate con respeto y consideración en donde trabajan, es la labor más meritoria de la entidad y la más ardua por ser la más esencial.

Para ello tienen que cooperar los asociados. Cuando una Sociedad puede hacerse respetar e imponer el respeto a sus asociados, es que está en condiciones viables de toda demanda material.

Pero no conseguiremos estas condiciones de vitalidad y pujanza mientras los asociados, en su mayoría, no den muestras de una mejor educación estimando en mayor grado su dignidad.

Al ganarse el pan conduciendo un vehículo se precisa tener grandes condiciones, no sólo de capacidad e idoneidad. Es necesario que aprovechemos el tiempo, que estudiemos nuestros problemas, que nos adentremos más en ellos, que nos unamos cordialmente y sintamos en nuestro ser el aguijón de las ne-

TALLERES IBÁÑEZ

Acumuladores - Dinamos - Magnetos



Perfección y garantía de toda clase de trabajos de electricidad

PONZANO, 12.—Teléfono 2753 J.

cesidades del mañana inseguro para luchar poniéndonos cada vez más de acuerdo. Dignidad, educación y moralidad ante todo.

«Se dice que...»

Oímos muchas veces decir a nuestros compañeros los mayores absurdos, las más triviales apreciaciones, y al refutarles, exclaman: "Lo que me han dicho."

¡Lo que le han dicho!... ¿Pero es verdad, puede ser verdad siempre lo que dicen? ¿Lo que le han dicho, está o puede estar inspirado en un buen propósito o en un criterio noble? Si todos los compañeros se tomaran la molestia de pasar por el Centro social y por sí propios constatar los hechos, se evitarían muchos errores lamentables, que redundan principalmente en perjuicio de la organización...

Cada apreciación injusta es tiempo perdido y perjuicio realizado... Si creéis lo que os dicen, compañeritos, sin preocuparos de averiguar la verdad, es un perjuicio que os hacéis a vosotros mismos, puesto que tenéis luego que rectificaros en caso de ser incierto "lo que se dice"...

Nuestro organismo debe progresar por el esfuerzo de todos, por la cooperación de todos, procurando ayudar, pero no empujando a que los directivos caigan en desaciertos para luego tener la satisfacción de censurarlos. Los perjuicios de los errores llegan a todos. Y quienes creen demostrar capacidad por rebuscar errores y torpezas en los demás, se equivocan lamentablemente. Crear es más

difícil que criticar. Y quienes más censuran los errores de los demás, son aquellos que están sujetos al error supremo de no ver sus propias faltas. Así es que, amiguitos, pensad que lo creado con la fusión, lo hecho en el organismo por nuestros camaradas antiguos y por quienes con su modestia rompieron con el pasado indómito, implica muchos sacrificios, cuyo ejemplo debemos seguir por nuestro bienestar colectivo, por dignidad profesional, por el bien social.

Nuestras Asambleas.

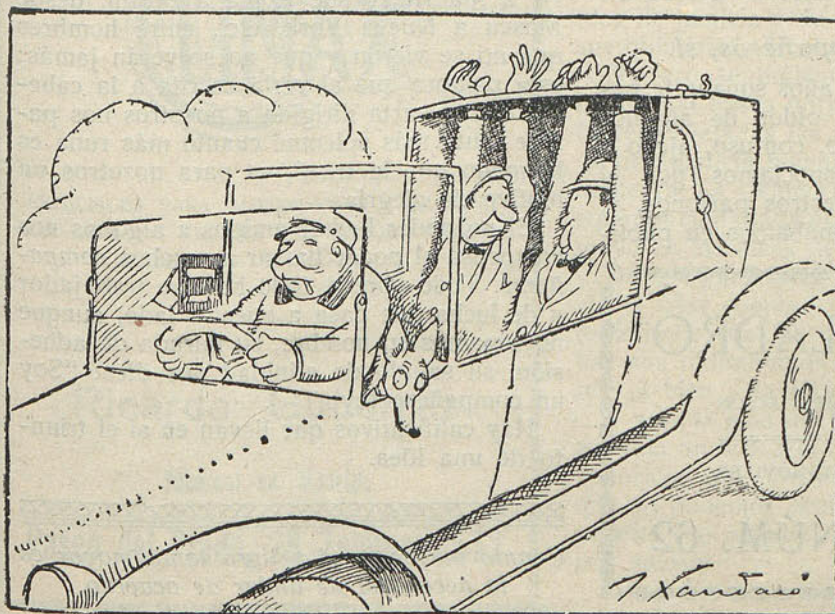
Previamente convocada se celebró nuestra Junta general ordinaria (continuación de la anterior), en la Casa del Pueblo, la noche del 16 del pasado.

Después de aprobada el acta, la Directiva dió cuenta de las nuevas gestiones realizadas cerca de las autoridades sobre la retirada de "carnets" a los menores de veintitrés años.

Intervinieron varios compañeros, y se aprobó la gestión de la Directiva, quedando autorizada para proseguir la gestión y ver el modo de resolver el asunto de un modo favorable para los asociados.

Se trató del asunto relacionado con la Casa "Talbot". El presidente, después de explicar las tramitaciones seguidas con relación al asunto de referencia, propuso, en nombre de la Directiva, la suspensión de derechos por dos años para cinco compañeros.

Se discutió ampliamente el asunto, y se acordó citar por medio de volante a los com-



LA SEGURIDAD DEL CHOFER

(Reclamo.)

¡No salgáis al extrarradio sin ir provistos de nuestros techos patentados "Manos arriba"! Pedidlos en todos los buenos establecimientos.

(De A B C.)

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.

pañeros de quienes se trata, para que asistan a la próxima Junta, y si no asisten serán juzgados sin su presencia.

Se discutió también el asunto de la Casa Owerland, y también se aprobó la actuación de la Directiva.

Esta dió cuenta a continuación del conflicto con el contratista del Matadero, y de las gestiones realizadas para evitar que se trabajase muchas más horas de la jornada.

Este asunto está aún en tramitación, y la Directiva aconsejó al personal que no abandonase el trabajo por ningún concepto. Se aprobó la actuación de la Directiva, y quedó facultada para seguir tramitando el asunto.

La Directiva explicó la nueva distribución de trabajo de los tres letrados de la Sociedad, hecha de acuerdo con ellos, y la Junta se dió por enterada.

Se acordó conceder un préstamo de 600 pesetas para la construcción de la Casa del Pueblo de Segovia.

Fueron hechas diversas preguntas, que la Directiva contestó satisfactoriamente, y se aprobaron tres proposiciones prestando solidaridad material a otros tantos compañeros asociados.

Y con esta reunión se dió por terminada la interinidad de las Comisiones-Directivas.

Señores, no; compañeros, sí.

Hasta hace muy pocos años sonaba la palabra *compañero* en los oídos de algunos camaradas a algo exótico, confuso, ajeno a nuestra categoría... Reconocíamos por el nombre de *señores* a nuestros patronos, y, sin embargo, nos denominábamos en públi-

co, en la amistad, señores... Y ya que va entrando en nosotros, tal vez por la fuerza del mismo ambiente democrático que nos envuelve, la palabra *compañero*, hemos de hacer algunas consideraciones a dicho calificativo.

Compañero es el apelativo que se da a quien sigue nuestro camino, defiende nuestras ideas, siente nuestras mismas aspiraciones y se expone a los mismos peligros.

El obrero, al identificarse con otros centenares como él, que defienden la misma causa justa, se ve ligado por mil vínculos de afectos y de pensamientos unánimes, como si se tratase de amigos de la infancia vueltos a encontrar en la vida...

Es el obrero quien solamente puede comprender la poesía y la fuerza que tiene en sí la palabra *compañero*.

Compañero es la palabra que ha adquiri-

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

I. García Palacios

IMPORTACION DIRECTA

Doña Bárbara de Braganza, 10. - Madrid

Teléfono 39 - 80 M.

do sentido nuevo en todas las lenguas europeas, que se cambia familiarmente desde París a Madrid, desde Roma a Berlín, desde Moscú a Nueva York, etc., entre hombres que no se vieron y que no se verán jamás; esta palabra que al verla escrita a la cabeza de una carta dirigida a nosotros nos parece tanto más solemne cuanto más ruda es la mano que la trazó, es para nosotros un motivo de alegría.

El no poder llamar amigos a algunos nos compensa el poder llamar a muchos *compañeros*. Todo obrero, todo hombre trabajador y de lucha que pasa a nuestro lado, aunque no sepamos su nombre, su mirada de adhesión, su saludo de afinidad nos dice: "Soy un compañero tuyo."

Hay calificativos que llevan en sí el triunfo de una idea.

Cuanto mayor es el peligro tanto mayor es la necesidad de andar de acuerdo.

RAFAEL ALADRO

INSTALACIÓN Y REPARACIÓN

DE

ALUMBRADO EN AUTOMÓVILES

LAGASCA, NÚM. 62

La democracia, religión universal

La credulidad es tan remota como el hombre: es inherente en nuestro entendimiento. En el hombre hay siempre un deseo y una esperanza; de ambas nace la fe religiosa y la pasión política.

Toda inteligencia humana se imagina ver en la Naturaleza algo que está fuera de la Naturaleza misma, algo que está más allá de la muerte. Estos sentimientos de asimilación a las cosas imaginarias han evolucionado siempre en la historia del mundo. Todas las religiones, desde las más absurdas, desde las más brutalmente materialistas, hasta las que han obedecido a una intuición poética, han tenido su justificación según los tiempos en que vivieron y se divulgaron.

Los avances del progreso, las palabras sabias de la Ciencia han matado las supersticiones, han aniquilado los absurdos, han dado fin a los fanatismos, dejando paso a la idea nueva, a la religión moderna: la Democracia.

Es la creencia universal; fructifica y revive en todos los sentimientos generosos. La

Talleres KADIK

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

Fábrica de Artículos de Goma

Santa Engracia, 67.-Teléfono 1501 J.
MADRID

Afamados lubricantes



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

Ricardo Gutiérrez

Sucursal en Madrid:

Paseo del Prado, 28.-Teléfono 1577

Democracia se asienta en la idea de libertad. Como la libertad es eterna, común el universo, la Democracia es axioma de vida mundial.

El hombre ya no se resiste al absurdo ni deja vagar su mente en ilimitadas fantasías; en nobles apreciaciones busca en su razón la idea de justicia y de verdad que ponga fin a sus quiméricas lucubraciones pasadas.

Nuestro sentimiento ideal, nuestra razón intelectual busca horizontes nuevos y necesita ver reflejadas las satisfacciones supremas de una justicia humana que dignifique y ennoblezca. La Democracia, el código moral de equidad ciudadana es la encarnación del progreso en las ideas de equidad y fraternidad.

De la Democracia nace todo ambiente hacia el bien común. Ya no podemos esperar redimirnos con las excelencias de ultratumba; nos redimiremos por la justicia humana, por el bien y la reciprocidad colectiva.

Y ante la idea nueva se cierne sobre nuestra vida un *más allá* que consigna los hechos históricos que vivifica nuestra existencia y que no podemos ocultar nuestro asentimiento ante ese mandato imperioso de los tiempos nuevos.

A. M. y M.

“FUNDACIÓN PABLO IGLESIAS”

Gustosísimos insertamos la siguiente circular, que se nos envía:

“A las Organizaciones obreras, a las Agrupaciones Socialistas y a las entidades simpatizantes.

Estimados compañeros: Salud.

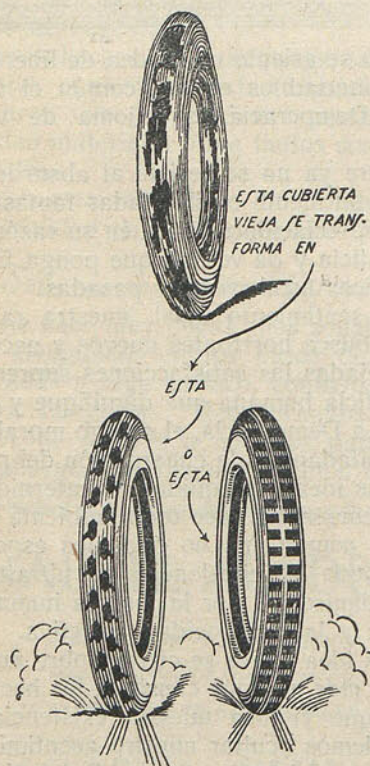
Por nuestro querido diario *El Socialista*, y por la Prensa obrera y del Partido de nuestro país, tenéis conocimiento del acuerdo adoptado por la Sociedad de Obreros Albañiles “El Trabajo”, de Madrid, de construir un edificio, que llevará por título “Fundación Pablo Iglesias”, como el mejor y más eficaz homenaje espiritual a la memoria del maestro y para la extensión de las ideas tan consecuentemente defendidas por el querido *abuelo*, fundador y organizador de nuestras colectividades, única fuerza positiva, y en la que tiene puesta toda su esperanza la opinión pública española.

En esta Fundación se instalará un salón de

lecturas, biblioteca, salón de conferencias, Escuela Obrera y Socialista, Cooperativa Gráfica, y tendrá su residencia la Redacción y Administración de nuestro querido diario *El Socialista* y la Comisión Ejecutiva del Partido defensor de la clase trabajadora.

Idea tan espiritual ha sido acogida con gran entusiasmo por la organización obrera y socialista y por la pública opinión en general. De llevarla a la práctica se han encargado la referida Sociedad de Albañiles “El Trabajo”, la Federación Nacional del Ramo de la Edificación y la Federación Local de la misma industria, teniendo en cuenta su carácter profesional de obreros constructores de edificios.

A tal fin, se ha designado una Comisión, con representación de estos tres organismos, la que estará encargada de la extensión y propaganda de esta idea, de llevarla en el plazo más breve posible a su realización y de recaudar los fondos necesarios para adquirir



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

Los neumáticos han aumentado extraordinariamente de precio.

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

Recauchutados “FIT”

(Procedimientos especiales patentados)

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

Hermosilla, 15

Reparaciones de todas clases en cubiertas y cámaras por procedimientos especiales

“FIT”

solar y dar acto seguido comienzo a los trabajos.

Consideramos que el proyecto puede ser difícil, pero nunca imposible; todo ha de ser cuestión de una firme voluntad y de la constancia inquebrantable de que constantemente viene dando tantas pruebas la organización obrera, y en general toda la clase trabajadora.

Para que este homenaje tenga todo el carácter espiritual a que estamos todos obligados, se hará solamente a base de donativos, tanto colectivos como particulares. Los fondos que se recauden se depositarán, preventivamente, en un establecimiento de crédito de sólida garantía, y la marcha de la recaudación se dará a conocer en las columnas de *El Socialista*, sin perjuicio de entregar el oportuno recibo de justificación a las entidades o particulares donantes.

Empezamos nuestra primera labor, al remitiros esta circular, invitándoos a contribuir, con la mayor cantidad que os sea posible, bien de vuestra Caja social, por acuerdo de vuestra Asamblea, o también por suscripciones, locales, provinciales o regionales; en suma, por cuantos medios tengáis a vuestro alcance y que sirvan para que contribuyan cuantos donantes en nuestro país deseen rendir este homenaje de admiración y respeto a nuestro querido y nunca bastante llorado maestro Pablo Iglesias.

Conociendo vuestra fe por la defensa de nuestras ideas, reconociendo de antemano vuestra constancia y voluntad, no dudamos de que nos prestaréis vuestro concurso valioso, contribuyendo con vuestra solidaridad y propaganda a la mayor capacitación cultural de nuestra clase y a la más eficaz extensión de nuestras idealidades. De vuestra ayuda dependerá el dar cima a tan excelente iniciativa, que esperamos ver lograda en no lejano plazo.

Por la Sociedad "El Trabajo", *Luis Fernández y Francisco Escribano*.—Por la Federación Local, *Francisco Alvarez y Diego Fernández*.—Por la Federación Nacional, *Nicolás González*.

Madrid, 26 de febrero de 1926."

Nuestro Comité ha enviado a los delegados copias de la circular indicada, acompañando la siguiente carta:

"Estimado compañero:

Con el interés natural de ensalzar y consolidar la obra de nuestro inolvidable apóstol Pablo Iglesias, le interesamos la adjunta circular de la Sociedad de Albañiles "El Trabajo", a fin de que la suscripción para la Fundación que se honrará con el nombre de nuestro querido camarada sea engrosada a la mayor brevedad por todos los obreros del ramo del Transporte.

Las cantidades por usted recaudadas, previa relación de nombres y apellidos, las remitirá a esta Secretaría, número 17, de la Casa del Pueblo, los días laborables, de seis a ocho de la tarde.

Con este motivo se reitera de usted una vez más, suyo y de la causa del trabajo.—Por el Comité Ejecutivo, el Secretario, *Angel Martín*.—V.º B.º, el Presidente, *Manuel González*."

Queda, por tanto, abierta la suscripción entre nuestros asociados.

Moralizar y educar es presentar las llagas.—Balzac.

* * *

No basta tener ingenio, hay que tener también permiso para tenerlo.—Nietzsche.



SUMINISTROS G.F.G.

teléfono 22 - 23 J.

**ACCESORIOS
PARA AUTOMÓVILES**

MALASAÑA, 11 (frente a Maravillas)

Importación directa de los principales centros de producción de Alemania, Francia y América.

Dirección telegráfica: GARCIFRUTOS

MADRID

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.

Por el bien de todos.

Habiendo abierto una encuesta nuestra revista sobre la industria taxis, todos debíamos dar nuestro criterio con el fin de solucionar de común acuerdo un asunto transcendental en su día para el elemento *chauffeur*.

Primera pregunta: *¿Qué opina usted sobre la industria taxis?* La industria taxis en Madrid debe ser otra cosa distinta a la que todos, tanto patronos como obreros, la estamos dando; las ilusiones de ingresos arrastró a todos los matices ajenos a la profesión a comprar coches; los obreros dejaron sus primitivos oficios por coger el volante del automóvil de una escuela inexperta, y un *car-net* mediante unos cientos de reales. Toda esta serie de cosas, unidas al exceso considerable de coches, dará lugar a que muera una industria que podía ser arma de trabajo del obrero y llegar a su verdadera emancipación. Tenemos que darnos cuenta que en las calles de Madrid ruedan infinidad de coches de obreros, y son intereses creados a fuerza de sacrificios; y es necesario que unos y otros respetemos y estudiemos rápido este asunto, si es verdad la táctica social de que el obrero lucha por la emancipación de los suyos.

Segunda pregunta: *¿Qué medio encuentra usted para la solución de este problema?*

La solución, a mi juicio, sería rápida si se hiciera ver a las autoridades la urgencia de mudar de táctica, en bien, tanto del público como de todos los que vivamos de la industria; atreviéndome a decir que el propio Ayuntamiento sería beneficiado con respecto

al canon de rodaje. Madrid es una capital sin extrarradio; los capitales y profesiones que necesitan taxis viven en el centro de la población; las afueras las habitamos el elemento *trabajo*; no están aquí las avenidas de *París, Londres, Nueva York*; y de aquí parte que cuando la oferta no está en relación con la demanda, muera la industria con todos sus desengaños: *capital* no vuelve, *trabajo* vive errante; y esto es lo que debemos evitar con la fórmula que expongo en estas cuartillas.

1.^a Cierre de licencias y tener un tipo de dos mil taxis.

2.^a Tarifas únicas de 0,80 y 0,40 pesetas kilómetro, teniendo por base que el coche de 0,40 no podrá llevar más de un pasajero; y todo conductor podrá denunciarlo a las autoridades, pasando el valor de las multas a la Matritense de Caridad.

El atreverme a hacer estas propuestas es porque he estudiado el pro y el contra de esta cuestión. Cuando las tarifas estaban, el año 1924, a 0,80 y 1 peseta, vino la lucha de tarifas, y, claro, una casa empezó a dar la batalla y las puso a 0,60. Nadie pensó que arrastrase a 2.300 coches, y los arrastró; el excelentísimo Ayuntamiento, encantado de la vida, servía al pueblo del mismo material y seguía cobrando sus *ciento cincuenta pesetas trimestre*; pero mañana vendrá otra vez la Empresa, y visto el material que se destroza, pondrá los coches a 0,40, y, claro, entonces los demás tendrán que seguirla, y aquí está la catástrofe: el excelentísimo Ayuntamiento cobrará *setenta y cinco pesetas por coche y trimestre*, y perderán sus cajas se-

tenta y cinco mil pesetas, y el público iría en los taxis sin frenos, sin dirección, y todo el servicio que antes tenía quedaría reducido a una colección de botes destructores. Por eso, si toma una medida y cierra el cupo de coches, no destruirá un servicio de taxis, el mejor de Europa, ni abrirá las puertas al monopolio; que entonces pagaría el pueblo y el obrero las consecuencias.

Tercera pregunta: *¿Desde el punto obrero, qué sistema debe imperar en la explotación de esta industria?*

1.^a Jornada de doce horas, con una hora para comer; sueldo de 8 pesetas; pasando de 30 pesetas de recaudación, el 10 por 100; uniformes por cuenta del patrono.

2.^a Alquilador del coche a base de 20 pesetas, siendo por parte del conductor gasolina y aceite.

Estas son las únicas formas que puede admitir el obrero.

J. ALIENDE

Madrid, marzo de 1926.

La opinión de otro asociado.

Muy pocos meses llevo en la Sociedad y, sin embargo, soy tan entusiasta de ella como el mismo que la fundó; y, por lo tanto, voy a ser claro en pocas palabras. Por primera vez cojo la pluma para contestar a dos de las preguntas indicadas en nuestra revista, como un deber que tenemos todo compañero en ayudar a nuestra Sociedad en lo que podamos cada cual con nuestra opinión. Empiezo por decir que la solución de este problema es muy difícil de resolver, y, sin embargo, es muy fácil de comprender, porque mientras existan esas escuelas creadas para conductores, sin contar con otros centros que se dan más prisa en hacer conductores, que todas las casas juntas constructoras puedan hacer automóviles, y mientras esas fuentes sigan abiertas y no haya medios de poderlas cerrar, como podéis comprender, todo lo inundarán. Pero sí debo decir que respecto a los industriales, como las casas de accesorios, y que muchos compañeros nuestros tienen que estar bajo las órdenes del industrial del taxis, que muchos de éstos jamás supieron lo que fué un coche, lo mismo ocurre con el industrial de accesorios, que muchos empezaron vendiendo cubiertas viejas y hoy, sin embargo, tiene montado un *stock* a todo lujo. ¿Quién les ha hecho ricos a todos estos industriales? El pobre *chauffeur*, y, sin embargo, juegan estos industriales con el *chauffeur* lo mismo que juega el gato con un ovillo.

¿Pues quién mejor que nosotros para explotar esta industria, tanto en taxis como en

accesorios? Si se hubiera constituido hace unos años una Cooperativa por acciones de cincuenta a quinientas pesetas, estoy seguro que a estas fechas no habría Sociedad más fuerte que la nuestra, tanto en taxis como en accesorios, supuesto que todo este negocio está en nuestras manos; pero tenemos la desdicha que tiene el marinero que sale a la mar con riesgo de su vida en busca de la pesca que luego la tiene que vender a los fabricantes, y mientras éstos se hacen ricos, el pobre marinero parece de hambre; cosa parecida nos está pasando a nosotros con los industriales: que ellos se comen el momio y nosotros nos quedamos royendo el hueso.

Ahora voy a hacer una pregunta: ¿Es que no tenemos compañeros capaces para ponerse al frente de esta industria?

Yo no he de contestar a esto; pero sí debo decir que nos hemos dejado llevar un negocio de tanta importancia como es éste, teniéndolo nosotros en nuestras manos.

EL SOCIO 5.580

(Rogamos a los colaboradores que nos honran con sus trabajos en esta sección, pongan al pie de ellos su firma, pues de lo contrario no podremos insertarlos. Nos parece propio que, al tratarse de una encuesta, conozcamos las firmas de los opinantes, a quienes aludiremos al hacer el resumen.)

BERLIET

Nuevos tipos: 7 caballos, 12 caballos, 2,5 litros. 4 litros. Gran lujo. Torpedo, Sedan, Landaulet, 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

ECOS DE PROVINCIAS

DESDE SEGOVIA

A los que permanecen indiferentes.

Es de verdadera necesidad el que todos nos demos cuenta exacta del gran esfuerzo que nuestros camaradas vienen realizando para poder conseguir que todos los que somos de la causa del Trabajo conozcamos los beneficios que nos puede reportar el agruparnos y estrecharnos en fraternal abrazo, para de esta manera hacer frente a las crueldades de la vida que soporta la clase trabajadora. Es de notar las grandes dificultades con que tropezamos para poder conseguir una pequeña muestra de convicción de los compañeros no asociados.

La Sociedad es la que vela por el mejoramiento moral y material de los miembros que la constituyen, y hace contener las injusticias que contra los suyos se realizan.

Una madre pone todo su entusiasmo en que sus hijos sean fieles cumplidores de su deber; pero también expone todos sus intereses y hasta su propia vida por que los suyos no sean indignos.

La Sociedad está dotada de análogos ideales que una madre, y por lo mismo debemos depositar en ella nuestra confianza y ayudarle para que cuando nosotros precisemos su intervención pueda contar con energías suficientes para hacer frente a las necesidades de la vida, que, por desgracia, son en número extraordinario en la clase trabajadora.

Teniendo en frente un enemigo tan formidable y tan lleno de egoísmos, no me explico cómo hay compañeros que vivan alejados de la Sociedad, andando errantes como nave sin timón, siendo excepción entre los demás compañeros y dando la sensación de que son incapaces de defender sus derechos de hombre trabajador.

¡No, compañeros, no! No debéis permanecer indiferentes. Pensad en qué podéis ser fuertes, que tenéis derecho a ser considerados, y esto no lo conseguiréis ni lo conseguiremos si no nos cobijamos bajo los pliegues de una misma enseña, procurando unificarnos y en colectividad formar un bloque capaz de resistir todos los ímpetus.

El reparo que tienen algunos compañeros de Segovia de pertenecer a la entidad es injustificado.

Como los obreros poseemos la humillante condición de estar siempre conformes con nuestra suerte, por ingrata que ésta sea, sen-

timos cobardía ante ciertas determinaciones patronales.

¡Compañeros! No permanezcáis por más tiempo en ese estado de indiferencia; es preciso que nos prestéis apoyo, pues vuestra indiferencia no puede reportar beneficio ni a vosotros ni o nosotros, sino perjuicios en grado sumo, pues los patronos se aprovechan de nuestra desmoralización para afianzar sus éxitos, y esto es precisamente lo que nosotros debemos impedir.

Pensemos un momento en nuestro llorado maestro Pablo Iglesias, que consagró su vida por entero al progreso del obrero. Imitémosle, que es nuestro mayor deber. — *Mariano Pérez* (De la Sociedad de *Chauffeurs*).

DE SORIA

Laudable acto de solidaridad de los compañeros chauffeurs de Soria.

Es digna de todo encomio la humanitaria conducta observada por los camaradas de la Sociedad de *Chauffeurs* de Soria atendiendo a nuestro entrañable amigo y asociado Segundo Gutiérrez Agudo.

Este compañero, viniendo de Zaragoza conduciendo un automóvil, tuvo un accidente cerca del pueblo de Aldea del Pozo (Soria), por cuyo percance nuestro amigo Agudo ha tenido la desdicha de que se le amputase un brazo. Por tan triste motivo se vió obligado a permanecer en el Hospital de Soria cuatro meses, y durante su estancia fué cordialmente asistido y agasajado con gran cariño por aquellos compañeros.

Nos satisface grandemente resaltar este hecho de solidaridad observada con nuestro querido compañero.

Esto les honra a aquellos camaradas, a quienes muy sinceramente enviamos las más expresivas gracias y nuestro ofrecimiento de reciprocidad para cuanto podamos atender a quienes tan generosamente se comportaron con nuestro desgraciado compañero.

NUESTRO LETRADO D. PEDRO RICO,
EN ALICANTE

Explica una conferencia a los chauffeurs.

De paso para la vecina ciudad de Alcoy, donde iba requerido por un asunto profesional, tuvimos entre nosotros el día 19 al ilustre abogado don Pedro Rico.

La noticia de su llegada a Alicante cundió rápidamente entre los asociados de "La Instructiva", y la Directiva de ésta procuró agasajar a don Pedro Rico dándole una comida y llevándole de excursión a Elche y Santa Pola. Por la noche se organizó un acto en el local de la Sociedad, donde se congregaron numerosos compañeros, que se hallaban ávidos de escuchar la elocuente palabra del que se ha consagrado a ser defensor de las clases obreras. Su conferencia no versó sobre ningún tema determinado, siendo toda una absoluta improvisación sobre diversas cuestiones, interesantísimas para los obreros del volante.

Habló primeramente de la evolución que tuvo el desarrollo del automóvil y de los conductores de éste, diciendo que, al principio, los pocos automóviles que existían eran conducidos por obreros que, por su escaso número y su extremado contacto con los burgueses, se tenían por una aristocracia, desdendiéndose de ser considerados como obreros, y precisó que el automóvil deja de ser objeto de lujo y convertirse en una necesidad de los tiempos, para que los obreros del volante, dándose cuenta de su número, procurasen buscar en la solidaridad y en la asociación mejoras y derechos que hoy les asisten, y que son principio de los que pueden y deben aspirar.

Disertó también nuestro conferenciante acerca de un riesgo en que nos hallamos los conductores de automóvil, que es genuino de nuestra profesión: el riesgo de ser un día delincuentes. Con este motivo, discurrió acerca de lo arcaico que resulta el vigente Código Penal, al tratar de la imprudencia temeraria y aplicar ésta a los atropellos de automóviles; porque el Código, que es del año 70, y ya nació defectuoso, no pudo prever

que había de inventarse un vehículo producto del progreso y para marchar de prisa, para el cual resulta anacrónico aplicarle las viejas disposiciones de la imprudencia temeraria.

De muchos y distintos puntos interesantes habló don Pedro Rico; pero sería prolijo y difícil para nosotros enumerarlos en esta breve reseña. Basta decir que durante una hora que hizo uso de la palabra, tuvo suspenso al auditorio, que en distintos momentos aplaudió entusiasmado al orador, y al final lo ovacionó con todo entusiasmo.

Nos despedimos de don Pedro Rico con la promesa de que en breve ha de volver a Alicante, y nos dará una conferencia que nos ilustre y nos aliente.

Por "La Instructiva",

LA DIRECTIVA

DE VALENCIA

"La Instructiva", de Valencia.

Junta directiva que ha de regir en el año actual:

Presidente, Salvador Bellvis Ubeda; vicepresidente, Vicente Baylach Guinart; tesorero, Vicente Pablo Cerdá; vicetesorero, Perfecto Cebrián Izquierdo; secretario, Eduardo Marzal Cabo; vicesecretario, Vicente Hernández Gilavert; contador priero, Victoriano Rubio Domingo; contador segundo, Salvador Lloria Ruiz; vocal primero, Vicente Roig Compañy; ídem segundo, Juan Silvestre Petit; ídem tercero, José Buchon Revert; ídem cuarto, Salvador Soler Blasco; ídem quinto, Angel Pardo Gasó.

CHAUFFEUR

POR SUCIA QUE ESTÉ SU MANO
LA LIMPIA EL JABÓN

M E C A N O

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

Pastilla, 50 céntimos.

PERFUMERÍA FLORALIA, CREADORA DEL
SUPREMO JABÓN FLORES DEL CAMPO



TÓPICOS SOCIALES

III

"Hombre de ideas."

A un buen amigo.

Estaba al servicio de una dama linajuda de la más rancia nobleza.

Era un fiel servidor. Sólo me faltaba, para ser perfecto, saber hacer genuflexiones de manera elegante.

Tan formalote aparentaba, que era el muchacho de confianza de la casa...

Muchos días ordenaba la marquesa:

—Que venga Angel; pero sin el coche...

Y allí iba yo, con ansiedad de ver los rostros sonrosados y ebúrneos de las nietas de su abuela...

Pero un día...

Un día, de tantos días que me veía obligado a "trasegar" al confesor de la marquesa, un orondo jesuita, que a la vez que de la linajuda era confesor de otra señora hospedada en el más bello y amplio palacio de Madrid:

—He dispuesto que os confeséis toda la servidumbre el jueves—me dijo el *páter*, con palabras de generosidad, y como si temiera olvidar su oficio.

—¿Quién, yo?—me atreví a contestar, insinuante.

—Todos...

—Bien, Padre, bien...

Y no hablamos más.

El jueves aludido procuré enviar aviso a la *señora marquesa* de que estaba enfermo...

Mi pobre madre recibió a una de las nietas de la marquesa... Yo no pude verla, porque no estaba en casa.

El *páter* planteó la cuestión: Había fingido estar enfermo para no ir al confesonario.

No podía permanecer más al servicio de la marquesa: era un *hombre de ideas*, "de ideas avanzadas".

Procuré persuadir a la "señora".

—¡Cuando el Padre lo dice!—repetía ella insistente.

Una cesantía de dos meses me hizo com-

prender que, efectivamente, yo era un "hombre de ideas", y si no tenía aquellas ideas que se me imputaban, brotaron imperecederas para siempre...

Del ayuda de cámara supe que la marquesa, en una visita, había dicho:

—¡Qué lástima que sea tan buen muchacho y tenga esas ideas!

—¿Qué ideas tengo yo?—me preguntaba a mí mismo, sin saber apreciar el alcance de mis sentimientos de adolescente.

Posteriormente he oído el tópico muchas veces: "hombre de ideas"... Y a procurar por las ideas, adentrándome en ellas, dediqué lo más preciado de mi vida...

Hace muy pocos días recibí una carta de un buen amigo (bueno porque me quiere, en el buen querer de desearme tranquilidad y mejoras materiales), en la que me preguntaba, extrañado, el *por qué era socialista, por qué tenía ideas*.

¿Por qué? Amigo mío: las ideas generosas las sienten quienes aspiran a redimirse, a vigorizarse... Las ideas doman la voluntad para fortalecerla en el dominio de las pasiones: dan conciencia de la vida y hacen al hombre sentir la responsabilidad de sus actos. No te extrañe, por tanto, de que, teniendo ideas, sea bueno, porque sin ellas no concibo que alguien pueda serlo... Y de las ideas socialistas, vamos a analizarlas, a mi modo, y en pocas palabras, querido amigo...

El Socialismo es un egoísmo generoso; aquellos que lo preconizan y difunden, no son precisamente los que sacan producto de sus afanes. Ser socialista es amar a la humanidad y procurar por los que sufren.

La religión católica adula a los poderosos. La idea socialista aspira a engrandecer a los débiles.

Todas las religiones admiten la desigualdad social. El Socialismo se basa en la igualdad de bienes y de beneficios. Para todas las religiones existen clases, tiene que haber clases. Para el Socialismo sólo ha de existir una sola clase: la de trabajadores, inteligentes, buenos y honrados. Todas las religiones miran al pasado, se detienen en el presente.

Sólo el Socialismo camina hacia el porvenir.

La mayoría de las religiones han dicho ya su última palabra. El Socialismo siempre tendrá que laborar contra la imperfección humana. Todas las doctrinas, todos los dogmas, reconocen prioridad en algunos hombres. El Socialismo los desea buenos y laboriosos: rechaza a los egoístas y rufianes.

Todas las sectas, todas las religiones sostienen venganzas, ejecutan castigos. El Socialismo no se venga ni castiga: corrige y enseña.

Dentro de todos los sistemas políticos, bajo todas las religiones, la mujer es vejada, esclavizada e inferiormente reconocida. El Socialismo eleva a las mujeres a la categoría de seres iguales; hombres y mujeres, pero todos con iguales derechos y libres. Vuestras religiones, querido amigo, dan la promesa de que seremos dichosos después de muertos. El Socialismo pone los medios para que lo seamos todos los seres en la tierra. Muchas de vuestras religiones son opuestas

a la ciencia. El Socialismo se basa en ella y tiene en la misma su auxiliár. Todas vuestras religiones pretenden inutilizarnos a todos los impugnadores. El Socialismo sólo desea que todos los útiles trabajen y tengan por su esfuerzo el producto íntegro de su labor realizada. Para comprender vuestra religión se necesita de una inteligencia privilegiada. Para entrar en el Socialismo basta con sentir noblemente la realidad de las cosas humanas. El Socialismo es sólo uno y único. Las religiones son muchas y distintas. Todas las religiones tienen su patria. La patria de los socialistas es el mundo.

Todas las formas de gobierno son nocivas a la colectividad: sólo el Socialismo, como método, da vida real a las cosas y tiene soluciones para todos los problemas humanos...

Así es, querido buen amigo, que sigo siendo socialista, y, como comprenderás, no es ninguna cosa absurda ni extraordinaria...

Y precisamente *por ser hombre de ideas* me aparté hace tiempo del "encharcamiento general" donde se zambullen los sapos, esos sapos que pretenden cortar el paso a la buena voluntad, creyéndose superiores porque piensan mal...

Esos sí que *croan*, como tú dices, en la ciénaga pestilente de su ambición: esos no son *hombres de ideas*, ni las sentirán nunca ni las pueden sentir, porque no saben dominar sus pasiones, ni son capaces de amar, porque entretenidos en el sucio materialismo de las cosas, no oyen, ni pueden oír otra voz que la de su estómago...

Amigo querido, procura ser tú *un hombre de ideas*.

ANGEL MARTIN Y MARTIN

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 ptas.
En jaula	40 »
A comisión para venta	30 »

Hace algunos años, cuando más enardecida la guerra, en una introducción al libro de Querol, dije de España que era una nación unisexual, compuesta de 18 millones de mujeres... Cuando ahora vuelvo la vista hacia atrás y abarco en una mirada las cosas inverosímiles, horrendas, sucedidas en esos cuatro años, y contemplo en el fondo del despeñadero al inmenso rebaño, mirando indiferente, con ojos mortecinos y estúpidos, a los conductores jugar sobre sus destinos, sobre su libertad y sobre su piel, comprendo el agravio que hice a las mujeres con aquella calificación. No: España no es una nación unisexual; es una nación sin sexo. No es una nación de mujeres; es una nación de eunucos.

Joaquín Costa.



EL MUSEO DEL PRADO Y SUS CERCANÍAS

IV

Llegó Fabián al portal del hotel, y el co-serje le dijo que Mister Blay había salido una hora antes, encargando que cuando se presentara nuestro amigo esperase, porque él procuraría estar a la hora de costumbre, como, en efecto, así fué, puesto que a los pocos momentos compareció el inglés y subió rápido al coche, mientras decía:

—He paseado estos alrededores, y he visto, como en Londres, gentes obreras que corren a sus quehaceres; pero he observado un fenómeno muy extraño.

—¿Un fenómeno?—preguntó Fabián, mientras enfilaba la Carrera de San Jerónimo—. ¿Se refiere usted al tamaño de las tarteras en que los obreros llevan su condumio? Claro que son pequeñas; eso le habrá probado lo sobrios que son los trabajadores españoles, porque aseguro a Mister que esas minúsculas tarteras que ha visto pueden encerrar un banquete si se compara su contenido con las comidas que hacen los obreros del campo, sobre todo los andaluces.

—No he visto esas *tartegas* que dice usted—contestó Mister—. Hablo de una cosa misteriosa que no comprendo, y es que al pasar una mujer los hombres se la aproximan y la dicen unos recados al oído. Ellas parecen sordas, puesto que siguen su camino sin hacer ningún caso, aunque algunas se sonríen. Esto es curioso, porque no entiendo qué recados son esos tan silenciosos, que no he podido oír, a pesar de que en dos ocasiones estaba yo muy cerca.

Entraban entonces en la calle de Nicolás María Rivero, y dijo Fabián:

—Ahora explicaré a usted eso que llama *fenómeno*, y que realmente lo es; pero antes debe usted fijarse en la lápida de la casa número 1 de esta calle, que recuerda la memoria del más gran autor de sainetes madrileños: Don Ramón de la Cruz, que varias veces llevó a las tablas del escenario este *fenómeno* de que hablamos. Leyendo la colección de sus obras teatrales, puede Mister

comprender bien este *fenómeno*; pero, por si esto no le fuera posible, se lo explicaré en dos palabras.

Entraron en la calle de Alcalá, y mientras bajaban hacia la Cibeles, siguió Fabián:

—En efecto, es un *fenómeno* casi peculiar de los madrileños, que lo están difundiendo por toda España. Es sencillamente una especie de enfermedad, un caso patológico, que les obliga a decir a cualquier mujer bella con quien se crucen en la calle, que es muy bonita, y que ellos sienten la necesidad urgente de demostrarles su fuerza vital y sus dotes incansables para el amor (llamémosle así); a esto se le llama “piropo”, y escupen igual obreros y *señoritos*.

—Pero ellas—dijo Mister—¿no se ruborizan?

—Ese es otro *fenómeno*; en fuerza de oír a diario esta clase de barbaridades, han acostumbrado sus oídos y perdido el pudor, y escuchan impasibles las mayores desvergüenzas.

—Pero esa costumbre es deshonorosa para el proverbial carácter español, que, según cree el mundo, hace un culto de la mujer.

—Sí, señor, es deshonorosa, no sólo para los españoles, sino para cualquiera hombre que tenga dignidad. Pronto se terminaría, si las mujeres, al oír un exabrupto de éstos, abofetease lindamente al procaz piropoador, y después encontrara todo apoyo y facilidades en los Juzgados municipales, si algún mentecato a quien doliesen las mejillas se

Repase sus magnetos
en los talleres

S.E.V.

Garantizada la reparación en 24 horas.

DÍNAMOS-MAGNETOS-BATERÍAS

ANTONIO DÍAZ

Príncipe de Vergara, 8. Teléfono 12-01 S. — MADRID

atreví a llevarlas ante el Tribunal; pero eso está muy lejos, mientras en España no se eduque más prácticamente a la mujer...; y hemos llegado al primer monumento, que merece comentarios en nuestro paseo de hoy.

Es el monumento a las víctimas del Dos de Mayo de 1808, que se levanta en el centro de esta plaza, llamada de la Lealtad, y abierta en el mismo lugar en que se fusiló, por orden de los franceses invasores, a muchos desgraciados que no tenían otro delito que el de llevar consigo las herramientas de sus oficios; pero que a los franceses les parecían armas destinadas a la sedición contra ellos. Por esto perdieron aquí la vida modistas, por llevar sus tijeras; colchoneros, por llevar sus agujas, y zapateros, por llevar sus cuchillas.

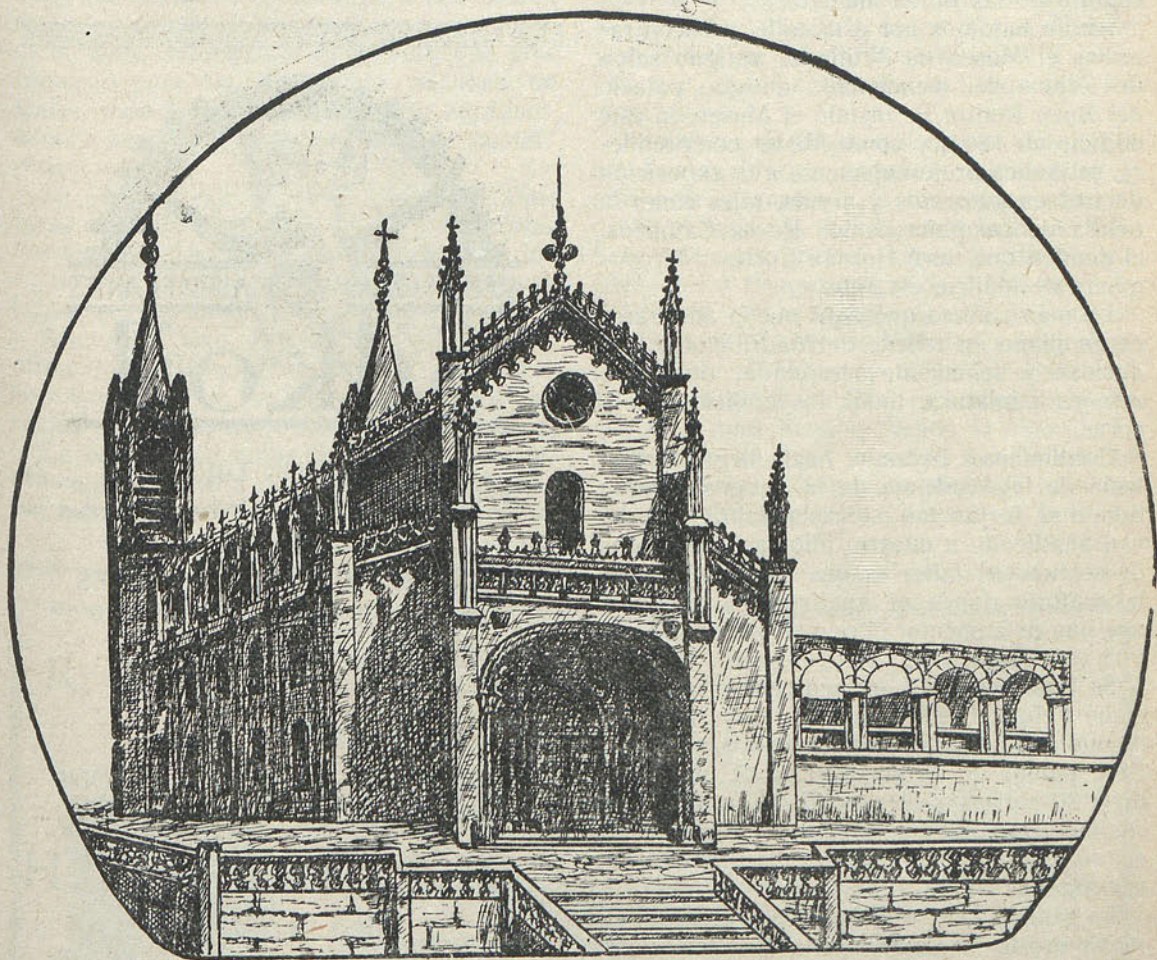
—De poco les valió—dijo Mister—este rigor, pues al fin hubieron de abandonar España.

—Como sucede siempre en las guerras de conquista, cada ciudadano del país invadido es un enemigo enconado de los inva-

sos. Este monumento debe su creación a las Cortes de 1814, que la votaron; es obra de Isidoro Velázquez, que ideó esta aguja de piedra de 46 pies de altura, y fué ayudado en la parte escultórica por los más famosos artistas contemporáneos. Guarda las cenizas de Daoiz y de Velarde en una urna, cuyas tres llaves se conservan en el Ayuntamiento. Se inauguró en 1840.

A la izquierda vemos el edificio de la Bolsa de Madrid, proyectada por el arquitecto don Enrique María Repullés. Como ve Mister, es de un estilo que tiene detalles del Renacimiento español, sin llegar a conservarle en toda su pureza, puesto que esta entrada principal, con sus columnas, su frontón y sus cinco puertas, se asemeja más a un templo griego. En el interior se halla el Colegio de agentes, el salón de banqueros, el de reuniones y el de contrataciones. Están bien instalados todos los servicios; pero no puede compararse con las Bolsas de París y de Londres, que usted conoce bien.

Esta hermosa calle que sube hacia el Re-



San Jerónimo el Real.

(Dib. de Alvarez Victoria.)

¡¡CASA CODES!!

Michelin-Dunlop-Sood Buick. Accesorios de Automóvil. Neumáticos de ocasión.

BARATÍSIMO

CARRANZA, 20

tiro, es la de la Lealtad, y tiene en el núm. 24 la Embajada del Perú, y en el 9 la Compañía Minera de los Guindos.

Volvemos por Alfonso XII, a la derecha, y hallamos el Museo de Reproducciones Artísticas, más conocido por "El Casón", resto del antiguo palacio del Buen Retiro, donde este "Casón" era el salón de baile de Felipe IV y su corte, de cuyo tiempo conserva el techo, pintado por Jordán, representando el origen del Toisón de Oro.

Es curiosa su visita, porque en este Museo se guardan reproducciones en yeso de las más célebres esculturas del mundo, incluso las clásicas griegas, lo que facilita el estudio de las obras maestras.

Ahora bajamos por esta calle, y encontraremos el Museo de Artillería, antiguo salón de Reinos del mencionado antiguo palacio del Buen Retiro. Se instaló el Museo en este edificio en 1841, y como Mister comprenderá, se dedica preferentemente a la exposición de trofeos guerreros y armas, tales como la tienda de campaña de los Reyes Católicos, el pendón que llevó Hernán Cortés a la conquista de Méjico, etc., etc.

Lo más curioso que aquí puede admirarse es un plano en relieve de Madrid, obra minuciosa y felizmente terminada, donde se ven, en miniatura, todos los edificios de la corte.

Continuamos bajando, hasta llegar al Palacio de la Academia de la Lengua, fragua donde se forjan las nuevas palabras que se van añadiendo a nuestro idioma; crisol donde se funden; taller en que se alambican, y laboratorio donde se analizan los vocablos que han de aumentar el rico tesoro de la Lengua castellana.

Se fundó en 1713, en una casa propia que cedió Felipe V, en la calle de Valverde, y se instaló aquí, donde ahora la vemos, en 1894. Se compone de 36 académicos de número y unos 30 correspondientes, siendo muy curiosas las ceremonias de ingreso de cada nuevo académico, con sus eruditos discursos, amenos algunas veces.

La estatua que se levanta en esta pequeña plaza es de la Reina María Cristina, y se construyó en 1893, modelada por Benlliure.

Es de bronce, y se adorna su pedestal con

inscripciones recordatorias de los actos más notables del reinado de la gobernadora, entre los que debe descollar el convenio de Vergara, que puso fin a la guerra civil.

Ahora veremos la iglesia de San Jerónimo el Real, la que suele llamarse "Los Jerónimos", resto del antiguo Monasterio fundado a la orilla del Manzanares, nada menos que por Enrique IV, el que dió lugar a las intrigas de la "Beltraneja", que terminaron los Reyes Católicos. Se trasladó a este lugar en 1502, durante el reinado de estos monarcas, y en el templo se han celebrado, desde Felipe II, muchas asambleas de las Ordenes Militares y ceremonias regias; la última, la boda de los actuales reyes, que tuvo su epílogo trágico en la bomba de Morral. Fué cuartel cuando la invasión francesa; luego parque de Artillería, y más tarde hospital, hasta que, restaurado por el arquitecto señor Repullés, quedó como le vemos, siendo una pequeña muestra del estilo gótico que yo dibujé hace años, a deseos de mi profesor, enamorado de ella.

Y Fabián alargó a Mister un dibujo a plu-



IMPORTACION DIRECTA
DE PENSILVANIA U.S.A.
LUBRIFICANTES
ELECTORREFINADOS
PARA
MAQUINARIA EN GENERAL

ESPECIALES PARA
AUTOMOVILES

CONCESIONARIO E IMPORTADOR
EXCLUSIVO PARA ESPAÑA

CONRADO ROCH

CASA CENTRAL

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

ma, que reproducimos en estas páginas, diciéndole:

—Vea usted mi trabajo.

—No está mal—repuso Mister Blay despectivamente, echando un jarro de agua fría sobre los entusiasmos de Fabián, que se creía un formidable dibujante.

—Y ahora—siguió nuestro amigo, simulando su contrariedad—llegamos al famoso Museo del Prado, orgullo de Madrid y envidia de los extranjeros.

Por iniciativa de Carlos III, ideó este edificio el arquitecto don Juan Villanueva; pero con el propósito de dedicarle a Museo de Ciencias Naturales, sin que ni uno ni otro llegaran a verle terminado. En tiempo de Carlos IV quedaron paralizadas las obras, las cuales sufrieron grandes daños durante la invasión francesa. Una vez retiradas las tropas extranjeras, se advirtió que lo construido amenazaba ruina por la labor de las lluvias, en un edificio que no tenía tejado todavía, y entonces la reina María Isabel de Braganza, esposa de Fernando VII, tuvo la generosidad de abrir una especie de suscripción, que encabezó, destinando a ella 24.000 reales mensuales de la pensión que tenía *para alfileres*, ayudándola su marido, que presupuestó para las obras siete millones de reales, todo lo cual obliga nuestro agradecimiento hacia el “Narizotas cara de pastel” y su consorte.

Se abrió al público como Museo de Pinturas el 13 de noviembre de 1819, con solamente tres salas, en las que se colocaron los cuadros que la Corona guardaba en sus palacios, que no sólo eran de pintores españoles y flamencos, sino también todos aquellos otros que Velázquez se trajo de Italia por encargo de Felipe IV, como habrán leído los socios en la suprimida revista *La Velocidad*.

En este Museo hubo un gran desorden al principio, por falta de clasificación adecuada, hasta el punto de que en 1843 decía el

escritor francés Mr. Viardot que “era uno de los más completos y el más desordenado de Europa”; falta que empezó a corregirse en 1870, en que pasó a ser propiedad del Estado, y que hoy está resuelta por completo, puesto que se le conceptúa uno de los mejores del mundo.

Tiene destinadas salas especiales a las escuelas Flamenca, Italiana, Holandesa, Alemana y Francesa; otras al Greco, Velázquez, Murillo y Goya, donde se admiran los “Hidalgos”, las “Meninas”, la “Concepción” y “Las Majas”. Diseminadas por diferentes salas se pueden contemplar obras maestras mundiales como “El descendimiento”, de Varden Weyden; “Las Venus”, de Tiziano, y “La Adoración”, de Rubéns.

Es imposible hacer a Mister una reseña de los tesoros aquí guardados, y le recomiendo que dedique una semana a visitar el Museo, con el catálogo de Madrazo hecho en 1910.

La sección de escultura es mucho menos notable, sin dejar por eso de ser interesante; y en ella pueden admirarse obras como “El sueño”, del siglo IV, antes de J. C.; la “Cabeza de joven”, en bronce, que se atribuye a Praxiteles; “Leda”, de la clásica Grecia, y multitud de torsos, bustos, vasos y relieves, que, mejor colocados, tendrían más lucimiento.

La estatua de Goya, que hemos visto en la escalinata exterior, es obra del escultor y pintor Sr. Llaneces..., y los estupendos cedros que tapan la fachada más bella del edificio deben ser obra de algún Cecilio Rodríguez de los tiempos pasados. La estatua de Velázquez, que se levanta delante de la puerta principal, es obra de Marinas, y la de Murillo, entre el Museo y el Jardín Botánico, es de Gabino de Medina, reproducción de la que hizo para Sevilla; siendo la cara de la estatua de un gran parecido con la que el excelso pintor presenta en diversos retratos.

Con tanto hablar, ha llegado la hora de

R. RIVERO Y COMPAÑÍA

IMPORTADORES DE ACEITES,
GRASAS Y ALGODONES

Almirante H. Pinzón, 3.—HUELVA



Unicos 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 Juvindo. **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!

retirarnos, pero no será sin mencionar al Jardín Botánico que fundó Felipe II en el Soto de Migas Calientes, hoy Viveros de la Villa.

Se trasplantaron los árboles a este lugar en 1704, y han ido aumentándose hasta llegar a lo que es hoy: un campo de experimentación para el estudio de la botánica y un delicioso jardín romántico, alegrado por las risas de los niños. Sobre la puerta principal tiene una inscripción latina que recuerda el nombre del fundador y la fecha de 1871, en que se terminó, y es lástima que este rincón tan bello muestre en todas las plantas y árboles los nombres en latín; porque yo creo que no hay razón para decir "Pinus Silvestris", cuando sería tan sencillo poner "Pino silvestre".

—Observo—repuso Mister—que es usted un hombre agrio y busca defectos en todas las cosas.

—Nada más lejos, señor; doy mi opinión con arreglo a mi criterio y rechazo las cosas que creo superfluas, como son estos rótulos en latín, que no entiende casi nadie; y como, por ejemplo, los innumerables bandos y disposiciones que pretenden arreglar la circulación de carruajes de Madrid, embrollándola más cada vez.

Mister Blay dejó escapar una carcajada y contestó:

—Tiene usted ángel, ¿no se dice así?; ángel o chispa o gracia; ¡ya ve usted cómo voy dominando el castellano!, ¿eh?

EUSEBIO ALVAREZ VICTORIA

Reparación de cámaras y cubiertas

PARA

AUTOMÓVILES

RECAUCHUTADOS DE LAS MISMAS

PERFECCIÓN Y ECONOMÍA INCOMPARABLES!

CAMARAS Y CUBIERTAS DE VERDADERA OCAION

TALLERES ALEMANES

SAN MARCOS, 35 DPDO.-Teléf. 24-38 M

MADRID

Todo lo que se arrastra, se ensucia.

DE NUESTRA INTERNACIONAL

Nuevo tipo de salarios para los "chauffeurs" profesionales alemanes

Después de cierto tiempo, la Sección Nacional de *Chauffeurs*, de la Federación del Tráfico, ha logrado concluir con las diversas industrias del Transporte automóvil un tipo de salario para los *chauffeurs* profesionales.

Sus esfuerzos fracasaron hasta aquí, ante la actitud de las Organizaciones, que alegaron repetidas veces que ellos no constituían verdaderos organismos económicos, sino que tenían un carácter esencialmente deportivo.

Esta situación ha sido modificada recientemente por la fundación del "Centralwirtschaftsverband Deutscher Motorfahrzeugbesitzer" (abreviado Cedemotor. Asociación Central Económica de propietarios de vehículos automóviles), que poco tiempo después de su creación logra con la Federación del Tráfico un contrato nacional para *chauffeurs* profesionales. Las cláusulas de este contrato son bastante satisfactorias y permiten esperar sean aún mejoradas.

Damos a continuación algunas de las más principales:

Los *chauffeurs* beneficiados con cuatro días de permiso al mes, dos por lo menos deben recaer en domingo o día festivo.

Tienen derecho a un permiso anual, pagado, cuya duración varía según el número de años de servicio.

En caso de incapacidad pasajera, una indemnización de tres marcos diarios.

Todos los *chauffeurs* empleados al servicio de la Cedemotor tienen un seguro de cinco mil marcos sobre la vida y contra la invalidez.

Ha sido previsto como salario mínimo la tasa convenida entre el Estado prusiano y la Federación del Tráfico, mejorado en un cinco por ciento. Una serie de convenciones relativas a los salarios han pasado bajo la base de estas tarifas.

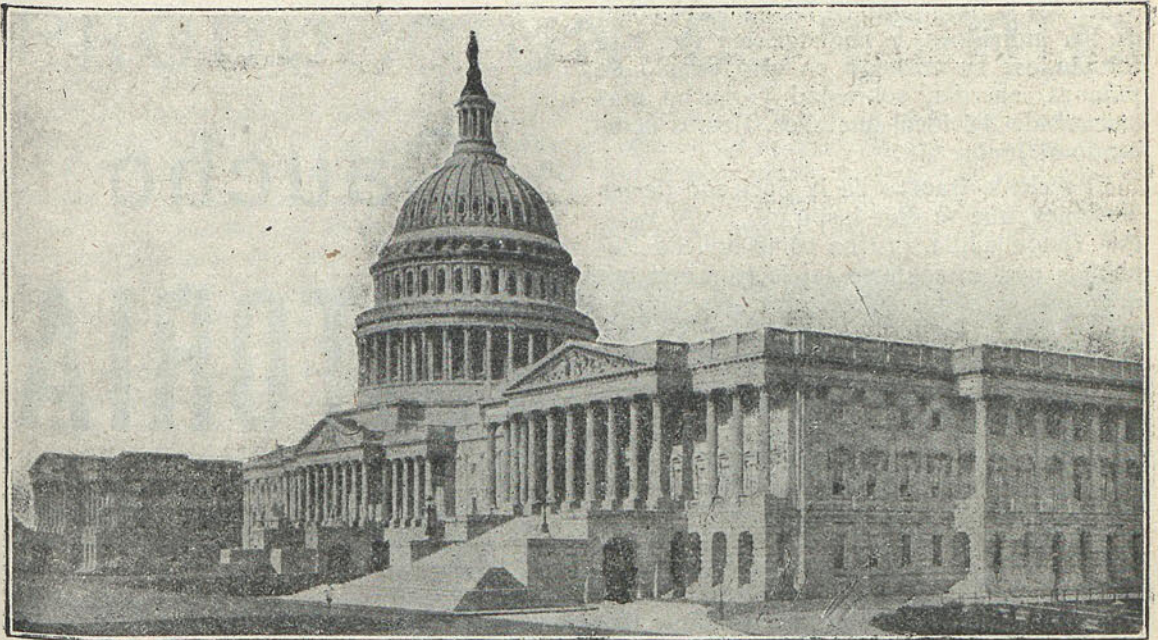
Los salarios semanales vienen a ser los siguientes:

Berlín, 72,80 marcos; Leipzig, 72,80 id.; Halle, 52,30 id.; Hambourg, 62,25 id.; Stettin, 71,40 id.; Francfort, 72,40 id.

Como indemnización de residencia se paga en las localidades pequeñas 10 marcos diarios; en las capitales particularmente caras (lugares de exposición, puertos de mar, etcétera), 15 marcos.

Sólo el que no hace nada no se equivoca.

NOTAS DE ARTE



El Capitolio de Wáshington.

El monumental edificio merece figurar en esta pequeña película por la que van desfilando las más heterogéneas construcciones del mundo, porque reúne a su armonía estética un aspecto altamente representativo, ya que entre sus muros alberga el Parlamento del país más poderoso de nuestros tiempos.

En efecto, los Estados Unidos forman la nación que hoy camina en las vanguardias de la sociedad contemporánea; pero como quiera que su poder le fundamenta en la fuerza del oro, le colocamos muy lejos de nuestro ideario socialista, y no nos quedamos embobados mirando sus gigantescos rascacielos o sus fantásticos "trusts", que contribuyen al expolio de las clases trabajadoras, como en cualquier otro país, con todo y con ser aquel pueblo república federal y titularse el "País de la Libertad".

Esto es un sarcasmo, y por eso los extranjeros, que no pueden desembarcar en Nueva York si no cuentan con cierta cantidad en efectivo, piensan que la colosal estatua de la Libertad, que sirve de faro en el puerto, debiera tener en su diestra mano, en lugar de una antorcha, con que pretende alumbrar las inciertas rutas del mar, una bolsa llena de dólares o una cartera plena de cheques, que serían brújula infalible para marchar por el interior de aquella tierra.

Es la República norteamericana la nación donde más alta se sufre la fiebre del oro, el país *práctico* por excelencia, con el sentido despectivo que nosotros damos a la palabra *práctico*; el país donde, supeditado todo al dinero, no pueden hallarse las Bellas Artes, las Bellas Letras, la Filosofía y, en general, a ninguna de las más elevadas manifestaciones del espíritu de los humanos.

El oro basta para comprar, piedra por piedra, un palacio señorial de Salamanca, o un cuadro del Greco, o una reja de catedral castellana, pero no basta para crear tales obras.

Cualquier rey del acero o del corcho amontona millones a costa de los que le ayudan a trabajar por un jornal, y al hacer un viaje de placer por Europa arrambla con obras de arte de todo género para colocarlas en su palacio de Filadelfia o Chicago, sin otro mérito que el de haberlas pagado. Este es el ejemplo que han copiado los nuevos ricos de la trasguerra, desgraciadamente.

No comprenden los yanquis que, si bien el oro sirve para mucho, no vale para todo, y que hay emociones estéticas que no se sienten ante un montón de dólares, y, sin embargo, se despiertan ante una obra de Arte inspirada por el soplo de los dioses.

Ellos prefieren ser los banqueros del mundo, como vienen demostrando desde la gue-

rra europea, y, embriagados por el brillo de su dinero y por la fuerza de su juventud, desdeñan las especulaciones espirituales, que deben ser la base tanto de las naciones como de los individuos, y no advierten que está formándose su enemigo en otro pueblo de pujanza, energía, sobriedad y mucho más enamorado del ideal que ellos. Hemos nombrado al Japón.

El reciente fracaso de la Sociedad de las Naciones, que se dice inspirado, *sotto voce*, por Yanquilandia, prueba cómo aquella República quiere mantener la doctrina del nefasto Káiser alemán, de "Pólvora seca y espada afilada", y que el presidente Wilson, que, con optimismo cándido, quiso encadenar la guerra, creando la flamante Asamblea, olvidó la idiosincrasia de su pueblo.

País de aluvión, descubierto por venecianos y españoles, todo cuanto llegó de fuera admitió en su seno y se formó con una mezcla de nacionalidades en que predominó la raza sajona. Los holandeses compraron en 24 dólares la isla de Manhattan, donde hoy se levanta la maravillosa ciudad de Nueva York, y de modo parecido fueron formándose los núcleos que hoy constituyen los Estados de la Unión, tantos como estrellas tiene su bandera, todos los cuales rivalizan en la competencia febril de los negocios.

El Parlamento de tan pujante nación es el que representa el grabado.

Está construido en una colina que se levanta 30 metros sobre el nivel del río Potomac, y como la cúpula del edificio mide 88 metros, resulta que la estatua de la Libertad que corona la construcción se halla a más de cien metros de altura, dominando toda la ciudad. El cuerpo central es de asperón pintado de blanco, y los laterales, de mármol blanco también, lo que le da un aspecto deslumbrador. El conjunto es verdaderamente monumental con las amplias columnatas, las grandiosas escaleras y los clásicos frontones.

Tiene tras de la fachada posterior una terraza de 269 metros de larga, y el conjunto ocupa una superficie de 200.000 metros cuadrados, habiendo costado 200 millones de libras esterlinas. En su biblioteca se guardan un millón de volúmenes. El salón de sesiones mide 42 por 29 metros, y tiene asientos para 400 miembros, además de las tribunas para el público, que son amplísimas...

Todo grande, mejor dicho, gigantesco; pero nosotros, que no amamos lo grande por ser grande, preferimos un corazón, un pequeño corazón humano, que palpita a impulsos del amor fraternal de todos los hombres.

Manufactura DE Caucho VICTORIA

GOYA, 67

Tel. 881 S.

DIRECCIÓN. { Telegráfica: **VIVER**
Telefónica:

Neumáticos. } de todas marcas.
Bandajes ... }

Accesorios.

Renovación de neumáticos.

Reparación de cubiertas y cámaras.

Vulcanización.

Montaje de bandajes.

Distribuidor exclusivo de los
NEUMÁTICOS Y BANDAJES

UNITED STATES

FABRICACIÓN DE CÁMARAS
VICTORIA

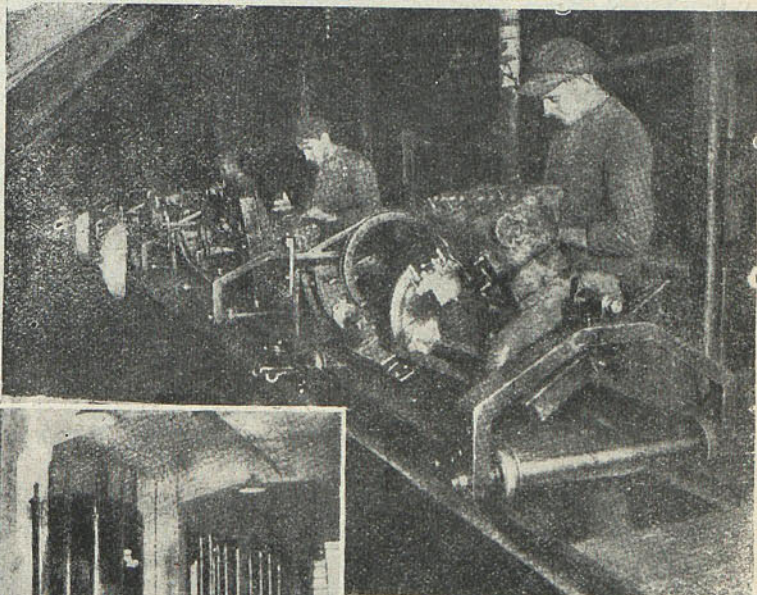
DISOLUCIÓN Y PARCHES RÁPIDOS
VICTORIA

LA ESTRUCTURA CAPITALISTA

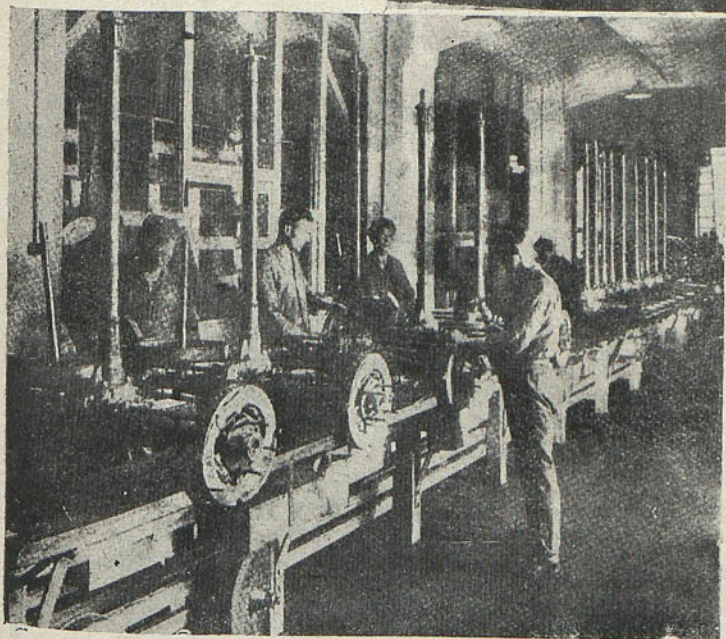
PRODUCCIÓN CONTINUA

En la fabricación de algunos productos adecuados, sobre todo máquinas y automóviles, se emplea modernamente un procedimiento que puede llamarse "producción continua". La "producción continua" sigue el principio fundamental de disolver todos los trabajos en muchas manipulaciones tan sencillas, que un operario puede aprenderlas en pocas horas y ejecutarlas luego con aquella velocidad que corresponde al compás del trabajo total. Todas las manipulaciones se efectúan sin interrupción una tras otra, es decir continuamente, y para cada una se ha prescrito un lapso de tiempo,

sitivo automático la pieza a labrar se transporta de un operario al otro. El movimiento es intermitente, de modo que el obrero ha de terminar su trabajo en el tiempo en que la pieza está parada delante de él. Por la ter-



Montaje de motores para automóviles por el procedimiento "continuo".—Cada uno de los operarios, por los que pasa el motor, repite siempre la misma manipulación.

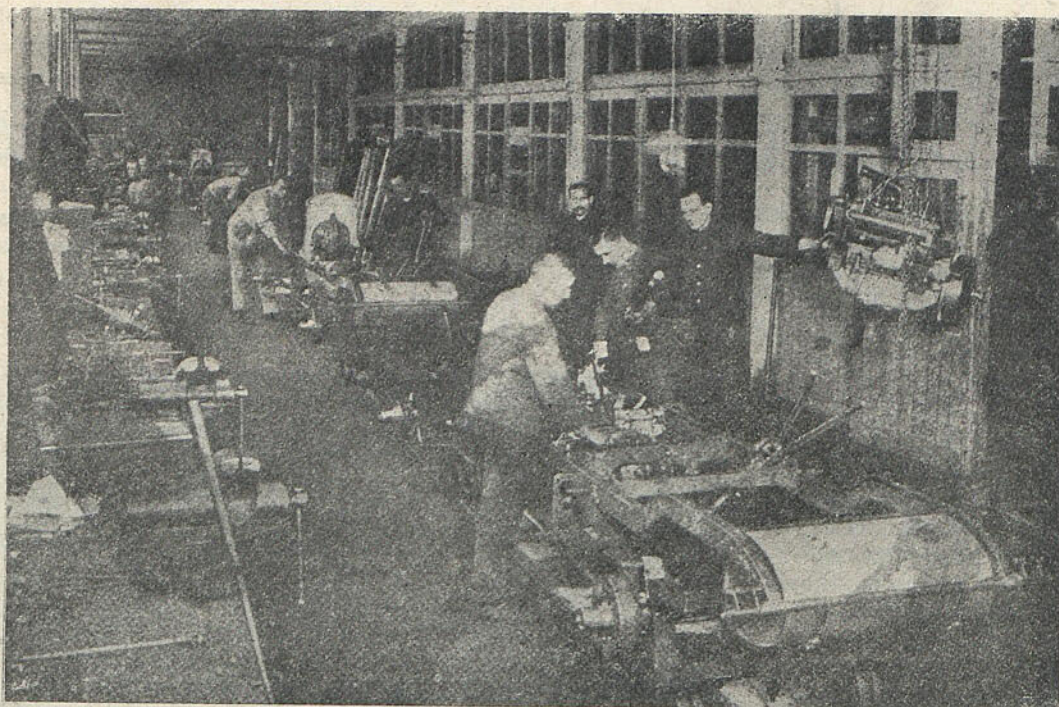


Los ejes posteriores de automóviles se componen sobre la mesa movida.

que de ningún modo puede sobrepasarse sin que sufra la continuidad. Esta se realiza por tres maneras distintas. La una es que los operarios, después de haber terminado su manipulación, empujan la pieza a labrar sobre mesas o bancos largos, o sobre carriles, al puesto de su vecino, que ejecuta la próxima manipulación. La otra es que por un dispo-

cera, la pieza a labrar está en movimiento continuo, y el operario acompaña el medio de transporte mientras trabaja, para luego volver y recibir otra pieza.

El trabajo sobre la cinta movida sólo da un rendimiento bueno, si el número de los productos fabricados por día es muy elevado. Los ejemplos de este procedimiento que se conocen mejor son los grandes mataderos de Chicago y las inmensas fábricas de automóviles en Norteamérica, de las que salen diariamente algunos miles de vehículos. También en Alemania lo ha sido la industria de automóviles que primero ha adaptado el nuevo procedimiento. Nuestros grabados representan algunas fases de la fabricación en serie de un pequeño automóvil



Carriles de montaje para el chasis completo.—De los depósitos situados a lo largo de los carriles salen las partes sueltas, para ser montadas en el chasis. Luego, éste se empuja al sitio donde se efectúa la próxima fase de fabricación.

en las "Brennabor-Werke", en Brandenburg del Havel.

Las máquinas que elaboran las piezas sueltas, se colocan de tal manera que el material bruto entra en la primera máquina de un grupo, pasa por todas las demás y sale de la última ya completamente terminado. El montaje de las piezas sueltas para formar las partes que componen el producto, se hace también por el procedimiento del "trabajo continuo". Después de la última manipulación, tanto la pieza como la parte se transportan automáticamente a la sección próxi-

ma, hasta que, finalmente, el producto acabado sale de la mesa, del banco o de la cinta movida.

Tal es el refinamiento de la explotación capitalista, por cuyo sistema se convierte a los hombres en autómatas, en un engranaje más de la maquinaria. Cada obrero se especializa en una sola operación, en la que por monótona rutina se manipula sin esfuerzos cerebrales. Los procedimientos capitalistas tienden a propulsar este sistema, que da mayores ganancias y se requiere en el obrero menos aprendizaje.

SAN ROQUE, 4

OMNIUM

Teléfono 52-66 M.

AUTOMOVILISMO-AVIACIÓN

PIEZAS PARA FORD CON GRANDES DESCUENTOS

Aceites STANDARD. - Bujías MASERATI. - Algodones. Accesorios para Automóviles.



Un poco de historia sobre el transporte

Un precursor del automóvil.

En ninguna de las historias del automóvil que hemos tenido a la vista se hace mención de cierto Siegfried Markus, nacido en 18 de septiembre de 1831 en Malchin (Alemania).

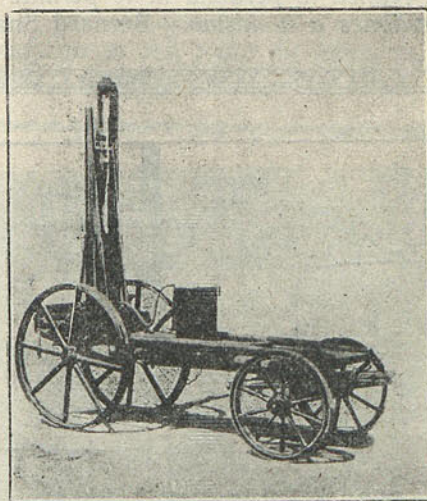
Cugnot construyó, en 1764, el primer automóvil de vapor; Watt, en 1784, patentó el vehículo que un año después construía Murdoch; Trevitick construyó, en 1803, un automóvil de vapor más perfecto; Griffiths, en 1821, aplicaba al automóvil de vapor las calderas tubulares; en 1824, W. H. James construye un auto con dos calderas tubulares y cuatro cilindros, acoplados dos a dos; en 1826, Burstall & Hill modifican la estética externa del automóvil de vapor, etc.

Continúan los progresos de motor y de carrocería, pero siempre a base de vapor, y después surgen perfeccionamientos a estos

un capítulo de interés en la historia del automóvil.

Llegan luego los eléctricos, y en 1889 se habla del "Gottlieb Daimler".

Inicia éste incluso los éxitos deportivos,



El motor Markus y su primera aplicación a un vehículo automóvil.



Siegfried Markus.

procedimientos y aparece, en el año 1862, el motor "Lenoir", de gas, alimentado por aire carburado.

Los trabajos realizados por otros ingenieros a base de la teoría de Leonir, no logran

puesto que ya en 1891 un coche francés, construido con motor licencia "Daimler", gana la carrera París-Brest.

Pero nadie hace mención, en parte alguna, de Siegfried Markus, en cuya memoria se va a colocar, o se ha colocado, acaso, ya, una lápida en la casa donde nació, en el referido pueblo de Malchin.

Con este motivo llegan a nuestro poder las fotografías que acompañamos y una nota que dice que Markus, después de haber aprendido la mecánica en su pueblo, marchó a Berlín, donde, en 1848 entró a trabajar en la famosa casa Siemens & Halske.

Doce años después, en 1860, se establecía en Viena, cuya Academia de Ciencias le otorgaba su Medalla de Oro por el "primer

automóvil con motor de bencina", vehículo que se terminó y probó en 1875, y que guarda en su museo retrospectivo el "Automóvil Club de Viena".

La autorizada fuente de donde recibimos los datos que anteceden, respecto de Siegfried Markus, nos inclina a dar publicidad a estas referencias, insistiendo en nuestra extrañeza por el silencio que sobre hecho tan importante en la historia del automóvil guardan los que han escrito ésta.

El parecido fisonómico del ingeniero alemán Siegfried Markus con nuestro glorioso poeta don José Zorrilla, es extraordinario.

(Heraldo Deportivo.)

Es peligroso ser sincero, a menos de ser también estúpido...

Guárdate del hombre que no devuelve tu golpe. Nunca te perdona ni te permite que te perdones a ti mismo.—Bernard Shaw.

TRANSPORTE

REVISTA MENSUAL ILUSTRADA

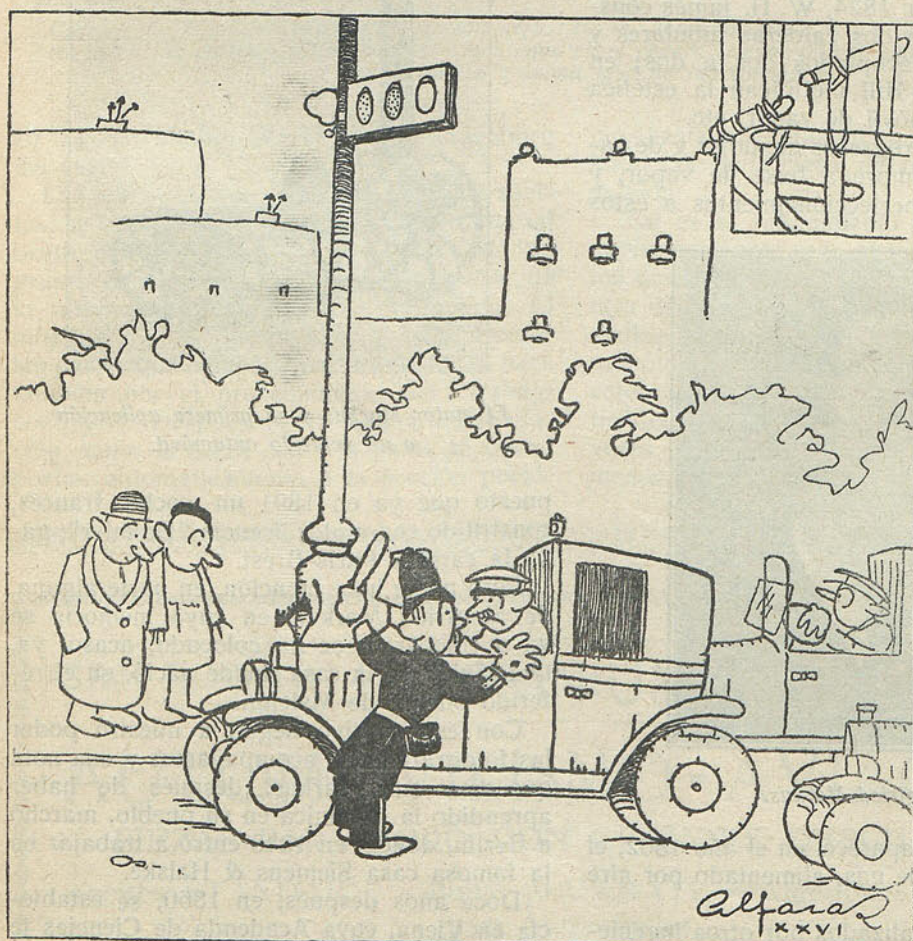
ORGANO DE LA UNION GENERAL DE OBREROS DEL TRANSPORTE

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



TODO ES SEGUN EL COLOR...

Por Alfara.

El Chófer. —
Pero ¿cómo quiere usted que vea el disco rojo, si me está usted poniendo verde?

(De El Socialista.)

Notas de Secretaría

Sabemos de varios compañeros que prestan servicio en dos plazas a la vez sabiendo que existen muchos compañeros cesantes a quienes la crisis de trabajo les pone en situación angustiosa. Estando prohibido por nuestro reglamento el ocupar dos plazas habiendo obreros sin trabajo en el oficio, advertimos a quienes falten a este requisito ¡QUE NO ATENDEREMOS A QUIENES OCUPANDO DOS COLOCACIONES NECESITEN DE LA ORGANIZACION!

Rogamos a cuantos compañeros conozcan algún caso de **DUPLICIDAD** en el trabajo nos lo comuniquen, para aplicarles la sanción que corresponda.

* * *

Indicamos a los compañeros de provincias que nos giran cantidades para cupones que a todos y en momento oportuno les acusamos recibo de las cantidades recibidas, enviándoles los correspondientes cupones. Al mismo tiempo se les hace saber que al girar cantidades para cupones, desde el mes de febrero en adelante, al que no haya recibido la cartilla, nos remitan 0,60 pesetas para ésta.

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

* * *

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 *carnet* nuevo de *delegado* y recibir instrucciones para el cumplimiento de su cometido.

* * *

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

* * *

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

* * *

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

* * *

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

EL SECRETARIO

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



Los camaradas de la Sociedad de Chauffeurs de Valencia y nuestros secretario y presidente en franca camaradería con motivo de la cordial visita de felicitación que los compañeros valencianos nos hicieron en nombre de aquella entidad.



Garaje Fénix

Lagasca, 130

El más económico.

Automovilina.....	3,35	ptas. hidón
Vacuum precintado.	7,00	— 2 litros
Aceites Ouí'e	1,35	— litro

REGALOS POR TICKETS

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

(LISTA SEXTA)

Suma anterior, 838,25 pesetas.

Casa Overland.

Claudio Barcladio, 1 peseta; Emilio Pérez, 1; J. Fraona, 1; Miguel Urieta, 1; Félix Delgado, 1; José Luper, 1; Eugenio Corcho, 1; Jacinto Fraguas, 1; Andrés Bernardo, 1; Pablo Zapatero, 1; Francisco Cuyo, 1; Juan Díaz, 1; Angel Barrientos, 1; José Asensi, 1; Luis Pérez, 1; don Manuel Palomeque, 10; Javier Cañete, 2; Pablo Sánchez, 2; Juan Navidad, 2; Antonio Canch, 5; Guillermo Pardo, 1; Auspicio Núñez, 1; Vicente López, 1; Nemesio Blanco, 1; Segundo Victoria, 1; Amador Lomas, 1; T. Ramírez, 1.

(LISTA SEPTIMA)

Casa Cantabria.

Nicolás Arranz, 1; Julio Pérez, 1; Antonio Martín, 1; Esteban Gil, 1; José Ramos, 1; Manuel Cifuentes, 1; Mariano Martínez, 1; Casimiro Marcos, 1; J. G. Paulino, 1; Félix Martín, 1; Abelardo García, 1; Salvador Baraybar, 1; Francisco León, 1; Raymundo, 1; Angel Moraleja, 1; Angel Mareja, 1; Mariano Gutiérrez, 1; Manuel Bricio, 1; Miguel García, 1; Ramón Calvi, 1.

(LISTA OCTAVA)

Pompas fúnebres.

Ramón Alonso, 1 peseta; Juan Ruiz, 1; Gregorio García, 1; Agapito Esteban, 1; Luis Arjona, 0,50; Francisco Sánchez, 0,50; Gregorio Martínez, 1; Lorenzo Carbajales, 1; José González, 1; Mariano García, 1; Mariano Segovia, 1; Manuel Martínez, 0,50; Alfredo Nueda, 0,50; Gumersindo Simón, 0,50; Lorenzo Almarza, 1; José González, 0,50; Bruno Alonso, 0,50; Mariano Romero, 1; Julián Díaz, 0,50; Pedro Blanco, 1; Fabián García, 0,50; Nicomedes Martínez, 1; Pedro Fuentes, 1; Manuel Pérez, 0,50; Francisco Hernán, 0,50; Gaspar Antón, 1; Alfonso Carbajo, 1; Jesús Ferrero, 1; Manuel Romero, 1; Manuel Velázquez, 0,50; Miguel Vaquero, 0,50; Gregorio Martín, 0,50; Juan López, 0,50; Francisco Soria, 0,50; Adrián

Estrada, 0,50; Gabino Pinilla, 1; Andrés Pinilla, 1; Manuel Pinilla, 1; Manuel Castriellón, 0,50; Marcelino Esteban, 0,50; Quintín Rivero, 1; Claudio Bolea, 1; Nazario Almarza, 0,50; Pablo Azareño, 1; Teodoro Martín, 0,50; Antonio Arjona, 1; Manuel Fernández, 1; Juan Ibáñez, 0,50; Marcelo Gil, 0,50; Isidoro Carrillo, 0,50; Aurelio Román, 1; Pedro Narváez, 1,50; Doroteo López, 0,75; Andrés García, 1; Marcelino San Román, 1; Joaquín Montalbán, 0,50; José Pérez, 0,50; Leandro Bernabé, 1; Daniel Martín, 0,50; Manuel Rodríguez, 1; Luis García, 0,50; Rafael Lara, 0,50; Enrique Prast, 0,50; Blas Ibáñez, 0,50; Ramón Zurrón, 0,50; Gerardo Ferrer, 0,50; Domingo San Román, 1; Manuel Sanz, 0,50; Ramón Regueiro, 1,50; Maximino Ramos, 1,50; Máximo Zamora, 1; José Baxauli, 1; Antonio Díaz, 1; Pedro Alonso, 1; José García, 1; Enrique San José, 1; José Domínguez, 1; Juan Yusón, 1; Esteban Tarí, 1; Gabriel Zamora, 1; Constantino Fernández, 1; Bautista Ramírez, 1; Antonio Sáinz, 1; Pedro Fernández, 1.

Total recaudado, 901,50 pesetas.

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

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

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.

¡Neumáticos y Bandajes!

Marcas Dunlop, Cord Michelin, Cablé, 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.

Nuevo Garaje: VILLAMEJOR, 5. ¡El mejor!

Rasgo admirable de un médico.

Copiamos de A B C:

"A las siete y media de la mañana se encontraba en un pueblecito castellano, dispuesto ya para emprender el regreso a la corte, acompañado de su familia, en su magnífico automóvil, un eminente médico español, cuya especialidad principal son las enfermedades de nariz, garganta y oídos. A punto ya de subir en el *auto*, supo que, en el camión de línea, en gravísimo estado, había salido poco antes, con dirección a Madrid, una pobre niña de tres años, hija de un modestísimo jornalero, que se había tragado un objeto, depositándose éste en un bronquio y asfixiando por momentos a la nena. Rápido el médico, comprendió la gravedad del caso y no necesitó oír más. Precipitadamente subió en el *auto* y ordenó al *chauffeur* que partiera para Madrid al máximo de velocidad.

A mitad del camino lograron dar alcance al camión de línea. Lo detuvieron, y el médico se dió a conocer. Montó en su automóvil a la niña, medio muerta ya, y a su padre; dejó a su familia ocupando las plazas de éstos en el camión, y otra vez empezó el vértigo de una carrera desenfundada, loca, angustiada. El mecánico no se explicaba que su amo, siempre temeroso de desarrollar velocidades, quizá recordando un grave accidente de *auto* que tuvo, le ordenase forzar la marcha del coche y le dijese, cada vez con más insistencia, que fuese más de prisa. Viéndoles devorar kilómetros, a una velocidad fantástica, cualquiera hubiera pensado que buscaban la muerte los que sólo querían salvar una vida. Así llegaron al Sanatorio, dirigido por el especialista, y en el acto la nena fué operada por éste. El médico tuvo que realizar una operación difícil, peligrosa; pero el éxito coronó sus esfuerzos, y poco después, por medio de la respiración artificial, la niña volvió a la vida, y hoy se encuentra fuera de peligro."

Grande y humanitario ha sido en realidad el rasgo del médico aludido en el diario de Luca de Tena; encomiástica en grado sumo su heroica determinación. ¿Pero hubiera podido salvar a la niña sin la ayuda valiosa del *chauffeur*, sin la maravillosa máquina del automóvil?

Tomen nota de este hecho los adalides de la Prensa que tan injustamente arremeten contra los conductores de automóviles.

Es indudable que el automóvil, como todo progreso, ocasiona víctimas; pero es innegable también que, como tal progreso, salva más que destruye.

¿No es cierto, señores plumíferos?

Técnica automóvil

El avance del encendido.

La explosión es una combustión rápida, muy rápida, pero no es una combustión rigurosamente instantánea; la combustión se propaga por capas gaseosas sucesivas; la capa más inmediata a la bujía inflama a la inmediata más separada. Luego esto se realiza en un intervalo de tiempo reducido y, sin embargo, determinado. Si el encendido se produce en el mismo momento en que el pistón está en el punto más alto de su carrera, la inflamación de todas las capas gaseosas no se determinará hasta que el pistón haya llegado al punto muerto inferior y empezado el escape. De aquí resultará que una parte de la potencia desarrollada en la combustión será inutilizada; los gases inflamados se escapan a la atmósfera antes de haber producido su efecto útil; por tanto, no debe hacerse su encendido con retraso, desde el punto de vista del efecto a producir; es necesario hacerlo en avance, y este avance, como se comprenderá, deberá ser tanto más grande cuanto más gire el motor. Esto nos obliga a modificar la posición de la leva del distribuidor; en los coches de encendido por pilas, esta posición es regulable a gusto del conductor por medio de la manecilla de avance al encendido; esta obra desplazando el soporte del distribuidor, y éste es uno de los medios que tiene el *chauffeur* para regular la marcha del motor. Para hacer marchar el motor a pleno régimen, se da el avance, o, dicho de otra manera, cuando el avance es muy fuerte, la explosión da su pleno efecto antes de que el pistón esté en su carrera descendente. El ruido del motor advierte del límite hasta donde se puede llegar en cada caso en la marcha del motor.

El retardo del encendido, imponiendo al motor un régimen muy lento, puede servir para retener al coche, para frenarlo en cierta medida, por ejemplo, en una pendiente rápida.

RICARDO YESARES BLANCO

Ingeniero mecánico electricista.

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.

EL SOLITARIO

(CUENTO)

Cerca andaba Pedro de cumplir sesenta años. Treinta y tantos hacía ya que vivía solitario, sin cultivar intimidades, trabajando para sí solo, egoísta en fuerza de ser escéptico.

Treinta y tantos años hacía que su mujer pereciera al cumplir por primera vez su deber de hembra. Viudo quedó Pedro, y sin fruto del matrimonio. Hízose a vivir solo, y este retraimiento le debilitó la voluntad.

dades. Decían de él que si se hubiera casado por segunda vez tendría otro carácter. Mas él argüía que el riesgo del matrimonio sólo una vez debe correrse.

Cierto día llegó a la ciudad un obrero que sembró varias ideas entre los trabajadores de la fábrica. Estos se apresuraron a organizar un Sindicato; y cuando invitaron a Pedro a inscribirse, rehusó el hacerlo, temeroso de que aquel intruso explotase a sus compa-



Probó el alcohol; mas no pudo aficionarse a él. Leyó, y tuvo la desgracia de hacerse pesimista. El *homo homini lupus* fué un lema para él; mas no porque se sintiese capaz de hacer daño a nadie, sino porque sólo mal esperaba recibir del prójimo.

Vivió equivocado hasta la vejez. Era bueno; pero no creía en las bondades de nadie. Hacía el bien, y nunca estimaba sincero el agradecimiento de nadie. ¡Amarga existencia la suya!

* * *

Le querían sus camaradas de fábrica. Reconocían que era un poco raro, pero hallaban un alma dulce capaz de todas las bon-

ñeros. El era ya viejo y estaba escarmen-

tado. El propagandista abandonó la ciudad pocos días después. Tuviéronse noticias de él en varias ocasiones; la última les informó de que había caído en la cárcel por combatir una injusticia.

Pedro se aproximó al Sindicato; leyó sus cuentas trimestrales, y nunca vió consignada ninguna suma para aquel hombre que les regaló sus ideas. Lleno de asombro, pensó si el propagandista sería un ave rara, un ser que hacía el bien nada más por el placer de hacerlo.

Y entonces pidió ingreso en el Sindicato, sonriendo ante las bromas de sus camaradas, que le decían:

—Pero ¿no le da reparo asociarse con nosotros, que tan pícaros somos?

Pedro sonreía y observaba. Había columbrado una cosa nueva, que hacía nacer en su alma sensaciones desconocidas. Fué un socio más; frío e indiferente en apariencia, pero tan profundo observador en el fondo. El basamento de su pesimismo empezaba a desquiciarse.

* * *

Un día, en plena nave de la fábrica, resonó una bofetada. Todos vieron al viejo Pedro volviendo la espalda al patrono, no menos viejo que él; roja tenía una mejilla el patrono, y nadie se explicaba el suceso.

Discretas preguntas que a Pedro se le hicieron no tuvieron respuesta concreta. Pedro proseguía su trabajo indiferentemente, como si nada hubiera ocurrido.

Una obrerita de veinte años lloraba silenciosamente en un rincón.

Llegada la noche, un oficinista comunicó a Pedro que el dueño le despedía.

Y a la mañana siguiente, la sirena de la fábrica, llamando a sus víctimas, sólo sirvió para que en una explanada se reunieran los operarios.

Sobre un grueso tronco irguióse un vigoroso trabajador. Habló a la multitud para convencerla de que mientras no se justificase el despido de Pedro, nadie volviese a trabajar. No hubo necesidad de esforzarse: todos pensaban lo mismo.

Finalmente, unos brazos hercúleos levantaron a Pedro sobre el pedestal, y el hombre-tón que hablaba le mostró a la muchedumbre. El viejo desfallecía de emoción; mas las robustas manos del orador le sostenían.

Aquel obrero joven y duro, con quien jamás tuvo confianza, pronunció en su defensa una hermosa oración; aquel camarada de trabajo elogió la bondad de su alma; reconoció en todos el tesoro de ternura que en su corazón se albergaba, hasta el punto de abofetear al patrono sátiro por ultrajar a una obrera de su fábrica.

Gritos de hermanos parecieron a Pedro las voces de los huelguistas. Ahogándose de emoción lloró ante todos, y en aquellas admirables lágrimas se disolvieron para siempre los negros pesimismo que toda su vida le hicieron vivir solitario.

Un momento Pedro miró al pasado, y contempló la lucha cruel por la existencia, presidida por el horrible lema: *homo homini lupus*.

No; ahora ya el hombre no sería lobo para el hombre: ante los atónitos ojos tenía una

Humanidad robusta que le miraba con amor y crispaba los puños al sentir la palabra "injusticia".

JUAN A. MELIA

La retirada de los carnets a los menores de edad.

En el número pasado indicamos el caso de haberse retirado los "carnets" de conducir a los *chauffeurs* menores de veintitrés años. Los motivos que le indujo al señor gobernador los conocen nuestros lectores. En el Reglamento de automóviles del señor Cambó de 1918, apartado C, dice: "Los que aspiren a conducir vehículos de alquiler o los destinados al servicio público, deberán ser varones mayores de edad, etc."

Pero, posteriormente, una Real orden promulgada el 3 de junio de 1925, y "aprovechando el dictamen del Real Consejo de Sanidad, relativo a la aptitud física de los conductores de vehículos con motor mecánico destinados al servicio público, en el que se determina textualmente que se autoriza a conducir desde la edad mínima de diez y ocho años, y máxima de sesenta y siete (en el primer examen)."

En cumplimiento a la disposición antedicha, rogaríamos al señor gobernador volviera de su acuerdo, concediendo autorización de conducir a quienes, demostrando capacidad, no tienen otro medio de atender a sus necesidades que el ejercicio de un oficio donde se han especializado.

El Comité provisional de la Unión General de Obreros del Transporte ha seguido realizando gestiones encaminadas a conseguir sean devueltos los "carnets"...

Tenemos noticias que en breve ha de ser reformado el Reglamento aludido que firmó el señor Cambó, y que ha de quedar resuelto este enojoso asunto de manera favorable para los perjudicados.

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.

A todos en general

Desapareció el "error", pero continúa la causa, y ésta volverá a producir sus efectos.

Nada importa que un buen número de compañeros, aprovechando circunstancias propias, dieran al traste con desavenencias pasadas y llevaran a cabo la obra democrática que limpiara nuestras conciencias y saneara nuestros actos, si esta obra, aspiración general del oficio, la aprovechan un grupo de hombres para formar un dique que haga frente a todo aquel que no beba en la misma fuente de su idealidad. Nada se ha hecho, porque es tanto como querer imponer un modo de pensar que no sabemos si la mayoría lo acepta o no, y, por lo tanto, este proceder es tan anómalo como pretender que las aguas de los ríos vayan contra su propia corriente.

Si queremos que la gran obra de la *fusión* dé sus frutos, es necesario que todos trabajemos olvidando tiempos pasados y no preconizando, con la imagen de la hipocresía, disfrazada con el manto del despecho, los actos que tengamos que realizar en pro de nuestra Sociedad; que, a mi juicio, sus intereses están muy por encima de idealidad política alguna, ya que, al entrar en ella, no se exige vocación de determinado ideal, imponiéndose, por lo tanto, tres condiciones indispensables para regir nuestros destinos con el mayor éxito: pulcritud, imparcialidad y democracia—madre de todos los ideales—.

Si queremos que nuestra Sociedad sea lo grande que puede y debe de ser, elevando su moral a la altura que la corresponde, es necesario que no perdamos el tiempo en fijar posturas acomodaticias en beneficio particular y con perjuicio general, sino que todos aportemos nuestra parte para la formación del bloque contra el capital y la fuerza necesaria para hacer respetar nuestros derechos, tan vejados hoy por quien más debía respetarlos, por ser justos y razonables.

Tratar de llevar a la Sociedad o aprovecharse de ella para otros fines, es sembrar en un terreno muy abonado para las malas cosechas, cuyo fruto no se hará esperar mucho tiempo, para vergüenza nuestra, ante el mundo obrero organizado; y esto, que debe causarnos el sonrojo, que tantas veces se aproximó a nuestras mejillas, debe de hacernos reaccionar para impedir, o, mejor dicho, para desechar el instinto de venganza, que si mucho mal causó a nuestra Sociedad y a la organización en general, pálido resultaría, ante los efectos que hoy pudiera causar la continuación de ese sistema de proceder, que tan alejados nos ha teni-

do, para medro de la burguesía, que tan bien supo aprovecharse de nuestra elemental cultura.

Compañeros, al escribir en la forma que lo hago, he de manifestar que es mi conciencia la que habla, cumpliendo con ese deber que todos tenemos de prevenir los males que a nuestra Sociedad se avecinan; y como yo me debo a la Sociedad que inmerecidamente me honró con un puesto en la Directiva de la *Fusión*, a ella me dirijo para dar el primer aldabonazo en su conciencia y prevenir lo que estimo yo pudiera ser fatal para todos, si no, como digo al principio, después de deshacer el error, matamos la causa, la causa de nuestra labor estéril durante tanto tiempo.

ENRIQUE PADIAL

Madrid, 26 de marzo de 1926.

Los accidentes del tráfico ante las leyes

Cuantos hayan leído la desaparecida revista "La Velocidad" (a la que sustituyó TRANSPORTE), recordarán que desde 1921 venimos publicando nuestra opinión, que también era nuestro deseo, de que se promulgase una ley especial que sancionase con verdadera amplitud de criterio los accidentes del tráfico, que con frecuencia llevan al banquillo y a la cárcel a queridos compañeros nuestros.

Hemos repetido, como machacado *ritornello*, que el vigente Código penal no podía lógicamente sancionar con equidad los mencionados accidentes, porque siempre se manifestaba en los fallos que nuestros compañeros habían obrado, al suceder un atropello, con imprudencia punible.

Creíamos que el remedio más práctico era la promulgación de una ley especial, que había de redactarse con la colaboración de personas verdaderamente *técnicas*, porque siempre hemos creído que los accidentes del tráfico callejero no encajaban más que de muy violenta manera en los artículos del vetusto Código penal.

Hasta llegamos a tener hecho una especie de borrador de dicha ley, en el que pusimos toda la ecuanimidad y alteza de miras de que fuimos capaces, sin pretender, al realizar esa obra, más que pudiera servir como punto de partida, base o embrión de la ley definitiva, que habían de redactar otras personas peritas en el Derecho.

Nadie creyó necesario, ni siquiera conve-

niente, recoger nuestra idea, y seguíamos viendo con pena cómo se condenaba a la cárcel a queridos compañeros, de acuerdo con el Código penal, promulgado cuando no existían automóviles.

Pero he aquí que el actual ministro de Gracia y Justicia ha dictado una Real orden, que se publicó en la "Gaceta" del día 13 del pasado marzo, en la que reconociendo la necesidad de ajustar el Código penal a las necesidades de la vida moderna, se resuelve la modificación de aquellos artículos que no se ciñan a estas nuevas modalidades de la sociedad, y la desaparición de todas las leyes especiales vigentes, con lo cual nuestra idea se quedó en idea, y nuestro proyecto quedó nonnato.

Muchas observaciones atinadísimas se hacen en el preámbulo de la Real orden; pero hay algunas que nos atañen tan de cerca, que no podemos por menos de comentarlas con todo respeto, pero con claridad, deseando con ello, tanto como contribuir al mayor acierto de los señores encargados de tan difícil reforma, como lograr que nuestras antiguas aspiraciones queden cumplidas, si no con una ley especial, dentro del Código penal reformado.

Quiere el ministro que se determine, más concretamente que hoy lo está, el concepto de *imprudencia* y el de *negligencia*, y nosotros lo deseamos también desde muy antiguo, esperando ver en el artículo correspondiente de ese futuro Código, que se prevé la *imprudencia* o *negligencia* de los peatones, que son muchas veces los culpables de los accidentes, aunque pueden ser a la vez las víctimas de ellos.

Cree conveniente S. E. que se distinga entre las circunstancias hoy eximentes de responsabilidad penal las causas de *inimputabilidad*, y suponemos se refiere a los casos en que se demuestre que no se puede imputar al conductor de un vehículo la desgracia que haya podido suceder por torpeza de un viandante.

Es también deseo del señor ministro que se estudie si entre las circunstancias atenuantes o eximentes que hoy existen debe incluirse alguna otra nueva, y ese deseo de S. E. lo es también nuestro, porque tenemos la convicción de que de tal estudio saldrán nuevas circunstancias aminoradoras de la pena, que necesariamente han de favorecer a nuestros compañeros.

Y otras muchas substanciosas observaciones se hacen en el preámbulo de la Real orden, que no podemos comentar por falta de espacio; pero no queremos terminar sin hablar dos palabras acerca de un aspecto muy interesante para nosotros.

Es aquel párrafo que indica la conveniencia de que la Comisión que haga la reforma se asesore de personas *técnicas*.

Nos parece también esta idea completamente razonable, y es lo mismo que nosotros venimos diciendo hace más de cuatro años; pero nos permitimos recordar a los señores de esa Comisión que, por lo que se refiere a los accidentes del tráfico callejero, en los que seguramente habrán pensado, no deben olvidar que existe en España una Sociedad de *chauffeurs* profesionales verdaderamente *técnicos*, por razón de su profesión, que les tiene a diario en la calle, con el volante en la mano, temiendo en todos los momentos que se presente el accidente que puede llevarlos a la cárcel, y que son los que *más saben* de estos menesteres, y los que con más detalles pueden ilustrar a los señores de la tan repetida Comisión.

ÚLTIMA HORA

Estando en máquina este número (día 29 del pasado marzo), se efectúa la elección de los cargos del Comité Ejecutivo de la Unión General de Obreros del Transporte. Hubo varias candidaturas. La lucha resultó animada.

Fué elegido el siguiente Comité:

Presidente, Francisco Cordero López (690 votos); secretario-contador, Angel Martín y Martín (710 id.); tesorero, Manuel González Moreno y Angel Rodríguez López (empatados con 665 votos cada uno); vicesorero, Arturo Sol (669 id.), y vicesecretario-contador, Pedro del Gallo Viñas (680 id.).

Queda elegido el Comité, a excepción del cargo de tesorero, que, por empate, se convocará en breve a nueva elección de éste.

En el próximo número daremos cuenta de la reunión de propaganda que al final de la elección se efectuó en la Casa del Pueblo.

NECROLOGIA

El pasado marzo fallecieron la señora doña María Alba, esposa que fué de nuestro buen amigo y compañero Manuel Borrero; la esposa de nuestro buen compañero Manuel Villarreal, y un hijo del camarada Emilio Salmerón.

A los compañeros Borrero, Villarreal, Salmerón y respectivas familias enviamos la expresión sincera de nuestro sentimiento.

* * *

También ha sido dado de baja por defunción el que fué asociado y amigo nuestro Gregorio Barragán.

A su familia enviamos nuestro más sentido pésame.

* * *

Al cerrar este número nos enteramos del fallecimiento de la esposa de nuestro entrañable amigo y buen compañero Mariano Marcos.

A tan querido amigo, como igualmente a su familia, le testimoniamos nuestro sentimiento.



"Mientras tengamos cárceles importa poco quienes de nosotros ocupan las celdas."

Bernard Shaw.

Este número ha sido visado por la censura.

NOTICIAS

TRANSPORTE del 1.º de Mayo.

El próximo número de TRANSPORTE será extraordinario. Publicaremos artículos de los escritores más afamados, y dibujos expresamente hechos para TRANSPORTE por notables artistas, y amplia información social. Propagad TRANSPORTE. Haced por que los industriales anuncien y procurar suscriptores para nuestra revista.

Resumen de "Una encuesta".

Para el próximo número resumiremos la encuesta sostenida sobre la industria de auto-taxis. Daremos nuestra leal opinión, siendo imparciales al indicar las apreciaciones ajenas, y fustigaremos sin piedad a quienes fueron los culpables de la perturbación industrial que padecemos.

PEUGEOT

AUTOMÓVILES

— BICICLETAS —

AGENTE EXCLUSIVO: G. R. PEÑALVER
GENOVA, 11. — CASTELLANA, 10

REMITIREMOS

gratuitamente nuestra revista a cuantas Sociedades obreras, Centros culturales y Bibliotecas que nos la demanden.

LA PALMA ESPAÑOLA

FÁBRICA DE GORRAS

ESPECIALIDAD en las de CHAUFFEURS

30, PLAZA MAYOR, 30
MADRID

GUIA DEL AUTOMOVILISMO

POR ORDEN ALFABÉTICO

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

Agencia automovilista de Marcos. San Felipe Neri, 4.

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

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

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

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

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

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

Automóviles Berliet. Automóvil Salón. Alcalá, 81.

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

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

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

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

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

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

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

Desmareais Hermanos. Gasolina para automóviles. Conde de Xiquena, 6. Teléfono 16-26 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 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 Córdova, 6.

Gasolina «El Clavileño». Oficinas, San Agustín, 2. Teléfono 12-37.

Gasolina filtrada «Seilh». Paseo de Recoletos 6. Teléfono 11 52 S.

Lubrificantes Aiglon. Ronda de Atocha, 23 triplicado. Teléfono 26 26 M.

Hermanos Ortego. Platinista y chapista. Bravo Murillo, 35.

José Uria. Rozamientos y cojinetes de bolas Hollmann. Paseo de Atocha, 17.

Representación del Buch. Oscar Leblanch. Alcalá, 62.

Sociedad Anónima del Carruaje. Orense, 16.

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

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

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

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

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

Talleres Ibáñez. Ponzano, 12. Electricidad en automóviles.

Rafael Jimeno. Talleres mecánicos. Torrijos, número 26.

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

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

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

VICTORIA. Manufactura de caucho. Goya, número 67.

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.

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

TAXIMETROS VERGARA

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

Cabeza, 24.

M A D R I D

SOCIEDAD ANÓNIMA ESPAÑOLA DE

AUTO-
MÓVILES

RENAULT

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

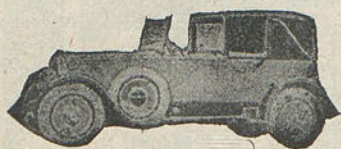
TALLERES Y GARAJE: Avenida Plaza de Toros, 7 y 9. - T. S. 888

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

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA: AUTORENOS

DIRECCIÓN POSTAL: APARTADO 9022

M A D R I D



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

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

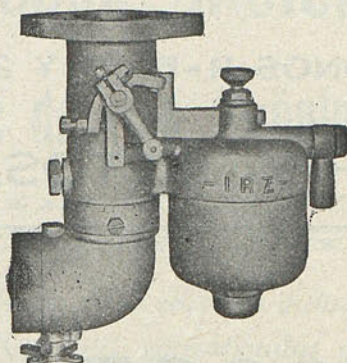
GRAN GARAJE UNIVERSAL SAN SEBASTIÁN

El preferido por sus condiciones.

AGENCIA BERLIET

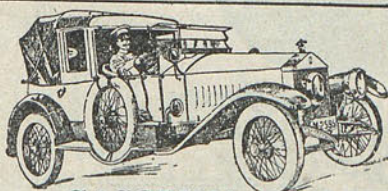
Carburador Español "I R Z"

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



Único construido por obreros españoles.

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



CASA ANDREU

San Lucas, 12.

Teléfono 3587.

GASOLINA ACEITES MADRID

Artículos para Automóviles, Aviación, Ciclos y todos los Deportes

Stock completo en Neumáticos, Cámaras, Piezas de recambio,
Bujías y Herramientas. - Artículos de limpieza.

A precios de Almacén.

== 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

INFORMARÁN CASA *Biarritz* PDE VERGARA, 12 MADRID

Pida usted una tarjeta reclamo

Teléfono S. 15-77

Automóviles NASH

Agencia exclusiva

Piezas de recambio HUDSON y ESSEX

Hudson Essex Motors, S. A.

Carrera de San Jerónimo, 53

Taller 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

DESMARAISS HERMANOS, Conde de Xiquena, 6

Teléfono 10 - 26 M.
Apartado 176 Central.

¡CHAUFFEURS!

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



Consultad, plazo y condiciones, a

TALLERES DHOT

Diego de León, 4.

Teléfono S. 768.

GARAJE

Gonzalo de Córdoba, número 6

_____ Teléfono 17 - 38 J. _____

PAULAS INDEPENDIENTES

TALLERES MECÁNICOS

SOLDADURA AUTÓGENA

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

S. JIMENEZ

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

Artículos generales para Automóviles

NEVEU, BRUNET Y C.^a

Teléfono 18-72 J.

H. BRUNET, MEUNIE Y C.^{IA}, SUCESORES

Dirección telefónica:

Plaza de Santa Bárbara, 6 duplicado

NEVEU MADRID

M A D R I D

Paños - Galones - Alfombras - Cueros
y Simili-cueros - Lonas de capota.
Telas de fundas - Hules - Linoleum.
Aluminio.



Plafonniers - Floreros - Cantinas.
Faros y faroles - Artículos de
metal y todos accesorios para auto-
móviles.

PINTURAS Y BARNICES MARCA « WILLEY »
ESPECIALES PARA AUTOMÓVILES

Stock de BALLESTAS para las principales marcas
de automóviles.

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.



Autógena PARDINA

Bravo Murillo, 22 (esquina a Viriato)

Antes San Bernardo, 127

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

"SARTOGLOSS"

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

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

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

Adquiera sin pérdida de tiempo el magnífico libro

"MANUAL DEL AUTOMOVILISTA"

BREVIARIO DEL «CHAUFFEUR»

POR EL INGENIERO R. YESARES BLANCO

PRECIO: 5 PESETAS

OBRA POR IGUAL NECESARIA AL PROFESIONAL Y AL AFICIONADO, VOLUMEN ESPLÉNDIDAMENTE EDITADO, CON CASI 300 PÁGINAS, MULTITUD DE ESQUEMAS Y FIGURAS Y SÓLIDA ENCUADERNACIÓN.—En todas las librerías y en la EDITORIAL MUNDO LATINO, Sagasta, 14. Apartado 502. — MADRID

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

PEDID
CATÁLOGOS



TELÉFONO
34-85 M

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

SASTRERIA DE SPORT

MOISÉS SANCHA

(S. A.)

CASA DEDICADA HACE AÑOS A LA LIBREA, Y QUE TIENE EN STOCK TODAS LAS PRENDAS 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 F. 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.

Nueva e interesante experiencia para los taxis

Al emplear Vigosolina sin reducir el sicler, hemos observado que la distancia de una hora de recorrido se hace en 45 minutos con Vigosolina. Y como a menor tiempo empleado, menor gasto, resulta que para ahorrar gasolina y hacer más dinero en el día no hay que tocar el sicler.

De cada cuatro horas de recorrido se ahorra una de tiempo y de gasolina. Y como los depósitos de los taxis son pequeños, a fin de que los *chauffeurs* que los trabajan aprovechen las excelencias de la Vigosolina, hemos hecho envases-cajas, con diez sobres, conteniendo cada uno Vigosolina para 10 litros de gasolina.

Casas que venden VIGOSOLINA en Madrid

Automovilistas

La «Hispano Suiza», Avenida C. Peñalver, 18.
Automóvil Salón.—Alcalá, 81.
Zacarías Palos. Escuela de Automovilistas.

Accesoristas

Glúido y Giareta.—Bordadores, 11.
Balanza.—Fernández de la Hoz, 8.
Raay-Agencia «Ford».—A.
Torre Villamil.—Villanueva.
Iriarte, Zamarrón 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 P. Eguinoa.—Santa Engracia, 118.
Wifredo Furió.—Alcalá, 113 duplicado.

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**