



FEDERACION SINDICAL
INTERNACIONAL

Transporte

REVISTA MENSUAL ILUSTRADA

ÓRGANO DE LA UNIÓN GENERAL DE OBREROS DEL TRANSPORTE

EL LUBRIFICANTE PERFECTO



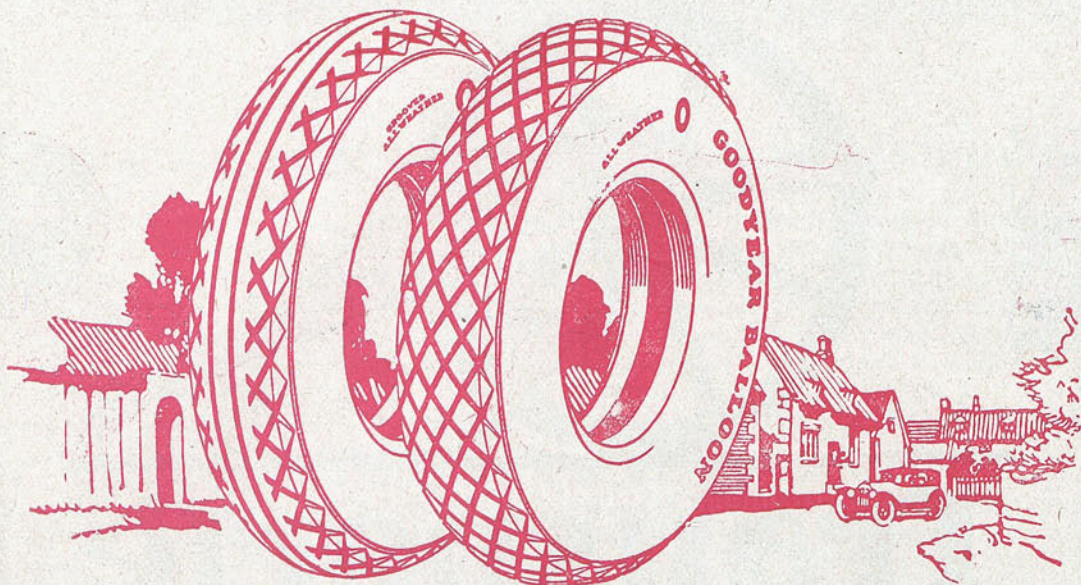
DE MAYOR RENDI-
MIENTO Y POR
TANTO EL MÁS
..... ECONÓMICO

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
Las buenas cubiertas merecen buenas cámaras

GOODYEAR

Fabricadas con SUPERTWIST

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

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

Para su calzado use Tacones GOOD-YEAR de goma.



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

¡CHAUFFEURS!

Si queréis quedar completamente satisfechos, reparad vuestros coches en los talleres mecánicos de MADARIAGA

Príncipe de Vergara, número 26

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 SECQUEVILLE

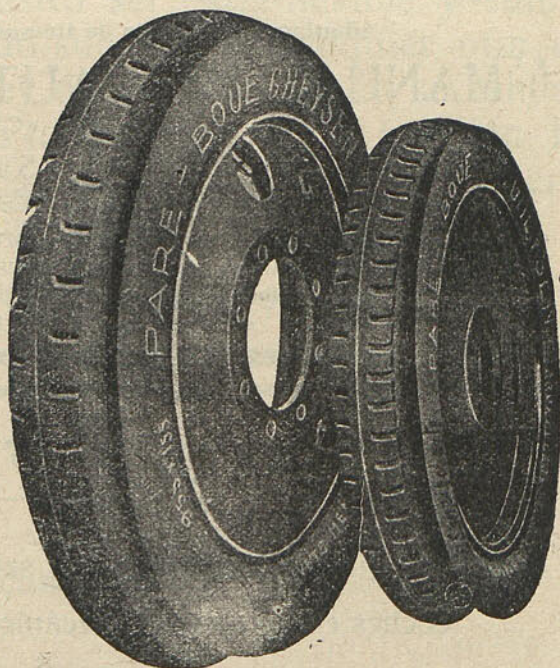
GARAJE Y TALLER

Trafalgar, 23.-Teléf. J. 344

Accesorios en general

para automóviles y ciclos

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



¡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.

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

DESMARAIS HERMANOS, Conde de Xiquena, 6

Teléfono 10 - 26 M.
Apartado 176 Central.

RECAMBIO COMPLETO DE PIEZAS PARA

CITROËN 5 Y 10 HP

Ejes de pistón, pistones, válvulas y segmentos para todos los tipos de coches, SIEMPRE EN EXISTENCIA.—Calidad garantizada.—Se exporta a provincias.—Representación de las motos FAVER

CALLE RECOLETOS, 5.

TELÉFONO 34 S.



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

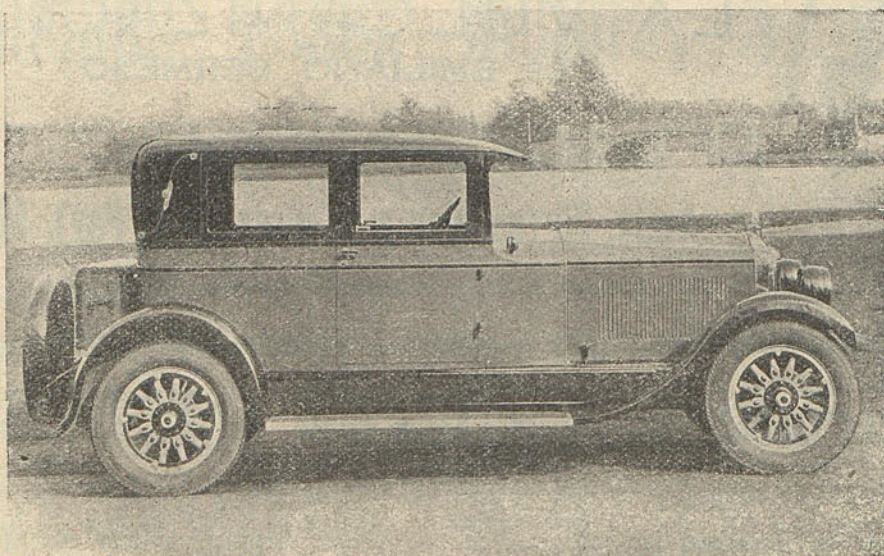
Automóviles De Dion Bouton

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

Madrid

MOON Y DIANA

MODELOS DE 1926



DIANA BROUGHAM

GRAN BAJA DE PRECIOS

MOON MOTOR CAR 6.º

ALMIRANTE, 1 (Esquina a Barquillo).

¡ 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.
	íd.	30	HP. 4	íd. tipo España.
	íd.	16	HP. 4	íd.
	íd.	8	HP. 4	íd.

Carrozados y sin carrozar.

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

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

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

VICENTE JIMENEZ

Leganitos, 13.

M A D R I D

Tel. 25-22 M.

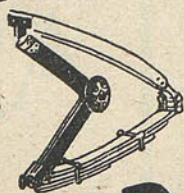
LOS ACEITES
INGLESES



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.U.S.O.D.G.

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

TRANSPORTE

REVISTA MENSUAL ILUSTRADA

ÓRGANO DE LA UNIÓN GENERAL DE OBREROS DEL TRANSPORTE

Trabajadores de todos
los países: ¡ Uníos !!

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

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

EL CINCUENTENARIO DE AURORA DUPIN (“JORGE SAND”)

El 7 de este mes se celebrará el cincuentenario de la muerte de la gran novelista, al que presta actualidad la conmemoración del centenario del romanticismo. “Jorge Sand” nació en 1804 y murió en 1876; era nieta del famoso Mauricio de Sajonia, que en sus numerosas aventuras amorosas dió al mundo una dilatada prole de bastardos.

He aquí lo que “Heraldo de Madrid” dice de tan notable escritora:

“Más aún que por sus escritos, “Jorge Sand” se ha hecho célebre por sus amores, que pueden calificarse de históricos. Era el perfecto tipo de la Doña Juana insaciable, y sus aventuras son innumerables. Su especialidad fueron los grandes hombres, sin que esto impidiese que en ocasiones su corazón inconstante se rindiera—muy brevemente—a personalidades mediocres. Bien es verdad que le tocaron en suerte grandes hombres de un carácter bastante difícil en la intimidad, lo que explica que en un momento de hastío la escritora exclamase: “Estoy cansada de grandes hombres; ya podían irse todos con Plutarco”.

Sus amores más célebres fueron los de Musset y los de Chopin. Sus accidentadas relaciones con el poeta de las “Noches” han dado origen a una literatura copiosísima, en la que se discuten minuciosamente los más íntimos pormenores; los de Chopin acabaron trágicamente para el pobre músico; al cabo de muchos años, Musset veía aún los grandes ojos negros y rasgados de Aurora.

Sus novelas están bastante olvidadas. Su literatura le ha valido violentas invectivas de Baudelaire—“ese estilo fácil, caro a los burgueses”—y de Nietzsche—“esa terrible vaca escritora, alemana en el peor sentido de la palabra”—. Sin embargo, es una de las grandes escritoras románticas, y seguramente su

cincuentenario marcará una reacción en favor suyo. Hoy, más que sus novelas frías y declamatorias, se estiman sus memorias vivas y frescas, llenas de entusiasmo y pasión.”

*Pensamientos de “Jorge Sand”.
Mad. Dudevant.*

El amor es una santa aspiración de la parte más etérea del espíritu.

—La mujer no existe; sólo hay mujeres cuyos tipos varían al infinito.

—La miseria es la que precipita a las tres

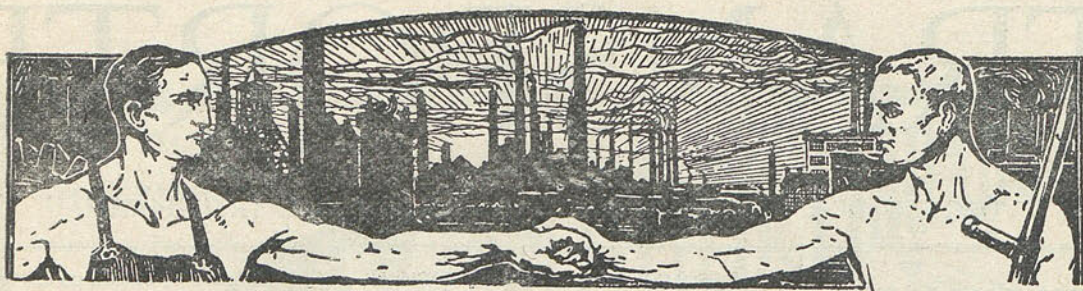


Jorge Sand.

cuartas partes de las mujeres en el vicio y la depravación.

—Las mujeres aborrecen más a los que las llaman feas que a los que las tachan de tener mala conducta.

—Los hombres dicen de las mujeres todo lo que se les viene a la boca; las mujeres hacen de los hombres lo que se les antoja.



LA UNIÓN GENERAL DE TRABAJADORES

A propósito del libro de Largo Caballero.

Circula de mano en mano entre los obreros un libro titulado *Presente y futuro de la Unión General de Trabajadores de España*. Su autor es Francisco Largo Caballero, secretario del mencionado organismo, ex concejal del Ayuntamiento de Madrid, ex diputado provincial, ex diputado a Cortes por Barcelona y uno de los cerebros más sólidos del movimiento social español. La obra—que debería, en realidad, titularse *Pasado, presente y futuro de la Unión General de Trabajadores de España*—ha tenido un franco éxito, no sólo entre los obreros directamente interesados en el tema objeto de aquélla, sino entre el público que observa y lee.

A dos razones, ambas poderosísimas, responde este éxito: por una parte, Largo Caballero ha presentado un documento vivo referente a un organismo de gran importancia nacional e internacional, y, por otra, ha realizado un acto político en un momento en que la hiperestesia de la opinión española, por causas de todos conocidas, ha llegado a su grado máximo.

Todo el mundo había oído hablar en España de la Unión General de Trabajadores, y eran muchos los que se daban perfecta cuenta de que su influencia se va extendiendo de día en día; pero, en general, se ignoraba cuál fuese el verdadero carácter y la fuerza real de tan importante organismo. Se trata de una confederación obrera creada en 1888, que empezó contando un poco más de tres mil afiliados, que hasta 1904 no pasó de los cincuenta mil, que en 1912 tenía más de cien mil y que en la actualidad pasa de doscientos diez mil. Estas cifras son más exactas, si se nos permite la expresión, que vamos a explicar inmediatamente. Mejor que el número de afiliados, las cifras mencionadas indican el de cotizantes, pues existen muchos miles de obreros que, sin estar incluidos en aquellas cifras, se hallan de hecho

incorporados al movimiento de la Unión General de Trabajadores, y siguen en todos los casos de su vida societaria las normas establecidas por aquélla.

Puede, por lo tanto, afirmarse que no ha existido nunca en España un núcleo tan grande de ciudadanos estrechamente unidos para cumplir fines perfectamente determinados y siguiendo una táctica establecida de común acuerdo y por todos severamente aplicada. Otra organización hay en el país más antigua que la Unión General de Trabajadores e íntimamente unida a ella por afinidad de ideas y de procedimientos: el Partido Socialista Obrero. Tantas afinidades ofrecen ambas confederaciones obreras, que, a pesar de constituir cada una de ellas una entidad completamente autónoma, muchos creen que son una sola o las toman una por otra.

Ha habido casi siempre en España, además de la Unión General de Trabajadores, otras organizaciones obreras de carácter nacional, y siempre, sin excepción, han actuado, en forma declarada o encubierta, contra aquélla. Ahora bien, todas ellas, o bien han tenido una vida efímera, o bien sufrieron múltiples evoluciones, hasta quedar comple-

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.

tamente desconocidas para quienes recuerdan su carácter pristino. No tratamos en estos momentos de hacer la crítica ni de menos-cabar las distintas federaciones o confederaciones de trabajadores que han actuado o actúan en oposición a la Unión General. Lo que queremos señalar es el hecho histórico de que en un país como España, refractario a la organización, y en el cual el individualismo ha hecho siempre estragos, existe desde 1888 una asociación nacional de trabajadores compuesta de cerca de un cuarto de millón de afiliados, cuya acción se ha hallado en todos momentos secundada por una gran masa de productores y cuya influencia en la opinión y en todos los aspectos de la vida del Estado se hace sentir cada día con más vigor.

Este hecho es de suma trascendencia. En efecto; actualmente, la Unión General de Trabajadores y su afín el Partido Socialista son las dos únicas fuerzas organizadas que existen en el campo político y social de España. Además, se da el caso de que ambas fuerzas, sin dejar de defender con gran tesón los intereses verdaderamente nacionales—o quizá por esto mismo—, son declaradamente internacionalistas, interviniendo de hecho con manifiesta eficacia en los movimientos internacionales en que actúa la clase obrera organizada. Así, por ejemplo, la Unión General de Trabajadores es uno de los elementos fundadores de la Federación Sindical Internacional, conocida comúnmente bajo la denominación de “la Internacional de Amsterdam”, a cuyos congresos ha mandado siempre delegados y en cuyo Comité director tiene asiento uno de sus miembros.

Dadas todas estas circunstancias, es posible afirmar, y afirmamos sin temor a ser desmentidos por ningún observador imparcial y bien informado, que la Unión General de Trabajadores constituye hoy un elemento fundamental, aunque no decisivo, de la política interior y exterior de España; un elemento que gobierna ya en cierto modo desde la oposición y que, cualesquiera que sean las transformaciones que en un porvenir próximo sufra el régimen político de este país y la vida misma del Estado español, represen-



Largo Caballero.

tará siempre un factor importantísimo, del que no será posible prescindir.

* * *

Todo aquel que desee seguir con atención las manifestaciones de la vida pública española en sus aspectos interior y exterior, debe conocer, pues, el carácter y la organización de la Unión General de Trabajadores. Y el libro que acaba de publicar Largo Caballero le ofrece, precisamente, los elementos indispensables para tal objeto. No pretende este libro presentar una historia completa y erudita de la entidad que estudia, sino—como lo indica su autor en una advertencia preliminar—ofrece al curioso lector una recopilación de “algunos de los hechos más salientes de su vida, para que sus amigos y enemigos puedan juzgarla con imparcialidad”.

Consta la obra de trece capítulos. Trata el primero del origen y constitución de la Unión General; de la orientación y táctica, el segundo; de las principales manifestaciones de su actividad, los siguientes, hasta el capítulo XII inclusive, estando dedicado el XIII y último a “la nueva orientación política”.

No nos detendremos a analizar el contenido de cada uno de estos capítulos. Nuestro propósito se limita a indicar el valor que tiene la obra como documento, mejor dicho, como “pieza de convicción” y como acto político.

Para lo primero, importa reproducir estas

Repase sus magnetos
en los talleres

SEV.

Garantizada la reparación en 24 horas.

DINAMOS-MAGNETOS-BATERÍAS

ANTONIO DÍAZ

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

declaraciones que constan al principio del capítulo IX: "La Unión General ha celebrado quince Congresos. Puede decirse que los doce primeros se han limitado a modificar los Estatutos, a consignar las protestas contra las arbitrariedades del Poder público y a reclamar de los Gobiernos mejoras en la legislación social. Empero, desde el celebrado en 1918, se ocupa en adoptar resoluciones orientadoras de la clase obrera en general sobre los grandes problemas de carácter nacional y sindical. Estos acuerdos son, pudiéramos decir, el programa de soluciones concretas a dichos problemas."

De modo que, durante treinta años consecutivos, la Unión General de Trabajadores dedicó todas sus energías a luchar contra los obstáculos que se oponían a su existencia y a fijar su estructura y organización interna,



Fabra Ribas.

es decir, se preocupó de *ser*, de afirmar su personalidad. Una vez conseguido este objeto primordial, que constituye el verdadero triunfo de su causa, se ocupa, no en la defensa exclusiva y egoísta de los intereses de sus afiliados, sino en "adoptar resoluciones orientadoras de la clase obrera en general, sobre los grandes problemas de carácter nacional y sindical". Ahí está precisamente el valor real y la verdadera fuerza de la Unión General de Trabajadores. Cuando las organizaciones obreras no pasan de la protesta, de la diatriba y de la defensa de los intereses corporativos, su acción, aunque parezca lo contrario, es meramente defensiva, y su principal influencia se ejerce dentro de los límites, no ya de una sola clase, sino de un estrecho sector de la misma. Mientras que al

Garaje Fénix

Lagasca, 130

El más económico.

Automovilina.....	3,35	ptas. bidón
Vacuum precintado....	7,00	— 2 litros
Aceites Ouile.....	1,35	— litro

REGALOS POR TICKETS

llegar a la época de su madurez, al adquirir el sentido de su responsabilidad y de la misión histórica que les incumbe, pasan entonces a la ofensiva y desarrollan una acción profundamente revolucionaria, que consiste, no en procurar satisfacer las necesidades de sus componentes, sino en convertir a la clase obrera en instrumento propulsor del progreso social, o sea, del progreso que interesa a más de una sola clase, del progreso que es patrimonio de la sociedad entera. Y caso curioso, ¡precisamente cuando toma la ofensiva, cuando su acción tiene más carácter revolucionario, precisamente entonces es cuando la organización obrera renuncia a la diatriba sistemática, abandona la truculencia, muestra su aversión hacia los procedimientos violentos y esgrime como armas soberanas el razonamiento y la apelación a los sentimientos de justicia!

Véase el caso de la Unión General de Trabajadores. A partir de 1918, termina la etapa de la simple protesta y de la eterna reforma de los Estatutos, y empieza a plantear problemas concretos y a proponer soluciones para los mismos con relación a la agricultura, a la enseñanza, al control sindical, a la guerra de Marruecos, a la acción exterior, etc., etc. Y a partir de 1918 también, acentúa la moderación en sus procedimientos, dobla en poco tiempo el número de sus afiliados (pasó de cien mil a doscientos mil) y alcanza en la opinión pública un prestigio y una autoridad que jamás había conocido.

Largo Caballero logra, con una simple enumeración de hechos, libre de todo adorno literario, llevar al ánimo del lector este convencimiento: que la Unión General de Trabajadores constituye una gran fuerza social consciente de su misión y que esta fuerza social, en contra de lo que muchos creen, es un indispensable factor de orden.

Por eso decíamos al principio que la obra que nos ocupa constituía a la vez un documento vivo y un acto político.

Y para dar a este acto político el alcance requerido por las circunstancias, Largo Ca-

ballero termina su trabajo preconizando la unificación de las fuerzas del Partido Socialista con las de la Unión General, para, entre otras cosas, "contribuir eficazmente a instaurar primero y afirmar luego en España el régimen político, basado en la efectividad real del Parlamento, elegido por sufragio universal, sin restricción de ningún género, y del Poder civil; implantar una legislación sobre enseñanza que tienda a agotar el vergonzoso analfabetismo que existe..., y asegurar la posibilidad de que se transforme la sociedad presente, basada en la desigualdad social, en otra donde los hombres sean iguales, desde el punto de vista de la lucha por la vida, de tal modo que cada uno desenvuelva libremente su personalidad en igualdad de condiciones sociales y no pueda existir la explotación del hombre por el hombre".

El acto político de Largo Caballero ha contribuido en gran manera a fijar los términos del problema político y social que está actualmente planteado en España. El porvenir nos dirá luego hasta qué punto contribuirá a resolverlo.

A. FABRA RIBAS

LIBROS RECIBIDOS

Nuestro compañero Miguel de Mora ha tenido la delicadeza de remitirnos un ejemplar de su novela "Los Impunes", que se halla de venta en todas las librerías al precio de 4,50 pesetas.

Como el amigo Mora no es un "consagrado", sino antes al contrario, un obrero del volante que dedica los ratos de ocio al noble ejercicio de la pluma, solamente merece alabanzas y expresiones de nuestro deseo de verle autor de obras de más importancia.

"Los Impunes" es una obra muy amena, en la que alrededor de una pareja sentimental de enamorados, que ve rodeado de obstáculos el logro de su pasión, se retrata con todo detalle la vida que se desenvuelve entre los muros del correccional de Santa Rita, en que se pretende inútilmente corregir los vicios que la educación capitalista permite entre los jóvenes, especialmente los halagados por la fortuna.

Enhorabuena al compañero Mora, y que pronto escriba otra obra más perfecta.

REMITIREMOS

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

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

De nuestros problemas

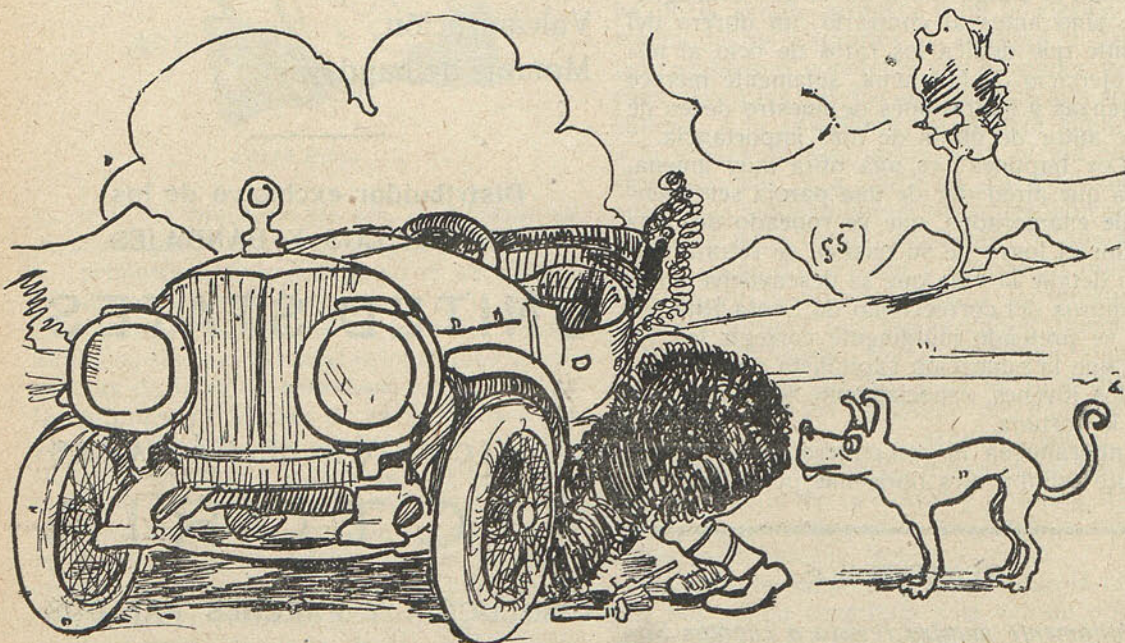
Los momentos son para reflexionar.

Al cambiar de estructura nuestra organización ha tenido que tropezar con muchos inconvenientes en su desenvolvimiento, que han ido salvándose con arreglo a las circunstancias y a los escasos medios con que podemos contar. Las organizaciones obreras de todo el mundo tienen su vida determinada según las condiciones morales e intelectuales de sus asociados y de las libertades y derechos públicos que los poderes concedan para su desenvolvimiento. Por eso una organización propiamente dicha se mueve y progresa según puede desarrollar su acción sindical. Nuestros movimientos evolutivos están sujetos por no pocas ligaduras, a las que es necesario romper en estos momentos si queremos seguir marchando. Es preciso, es imprescindible desbrozar el camino. Tropezamos con grandes inconvenientes para desarrollar nuestra propaganda de educación societaria. No es de extrañar haya muchos compañeros que en su miopía no entrevean estos inconvenientes, puesto que no se vieron en el amargo trance de tropezar con ellos en su actuación. Y se impacientan de tal modo que hacen constantemente *gimnasia revolucionaria* con los pulmones: toda la fuerza se les va por la boca... Si en vez de criticarlo

todo, dando consejos a diestro y siniestro, nos ocupáramos un poquito de actuar, atemperando a tantos impacientes e impulsivos que sólo hablan de derechos sin acordarse de los deberes, no surgirían tantos y tan equívocos conatos de conflictos, tan espontáneos como impremeditados...

Visto en conjunto el núcleo social de la organización, en lo que respecta a consistencia moral, se halla en un estado caótico e incipiente, porque las impacencias egoístas de unos, las impremeditaciones de otros, hacen a los hombres de buena voluntad que dirigen la organización se tengan que entretener, inevitablemente, de defenderse de las acometidas de sus propios compañeros, en vez de dedicar toda su actuación a reorganizar el gremio o plantear a los patronos y autoridades los problemas que afectan a la profesión, dándoles una solución inmediata.

Pasamos por unos momentos de confusión y de tanteos, porque algunos de los más significados asociados, no dándose cuenta (creemos que sea por esto), pretenden sembrar el confusionismo en hacer creer que en estos momentos (cuando más falta nos hace el concurso de todos), se obstaculiza toda labor directiva por las incapacidades de algunos hombres. ¡No es el momento de hombres! Si dentro del ambiente en que nos



NOTA HUMORISTICA, por Benlliure Arana.

EL PERRITO.—¿Será un terranova?

desenvolvemos no procuramos todos por poner algo de desinterés y sacrificio, sean quienes fueren los destinados a dirigirnos, fracasarán.

Desgraciadamente, carecemos de hombres excepcionales. Quienes más critican y alardean de saber, son, por regla general, los que antes se cansarían del oprobioso obstruccionismo de los inútiles, los ignoras y descontentos...

Nuestra organización ha aumentado en número considerablemente. Sus problemas son cada vez más complicados y más difíciles de resolver, y éstos aumentan a medida que la vida pasa y el número de afiliados crece. A la organización han venido muchos trabajadores, en su mayoría jóvenes e inconscientes, pertenecientes de otros oficios, que nos ha de costar algún trabajo asimilarles a nuestras prácticas y disciplina, por lo que nos vemos obligados (quieran o no reconocerlo los impacientes y *sabihondos*) a dedicar parte de nuestra actividad a la educación social de ellos, si no queremos fracasar en cuantas reivindicaciones planteemos.

¡El problema es de educación, pero no de hombres directivos! Es indignante que haya camaradas que se tilden de conscientes y disciplinados y tengan el poco pudor de aprovechar los momentos actuales para zaherir y tratar de inutilizar a algunos hombres, a sabiendas de que los éxitos societarios, en estos momentos circunstanciales, son punto menos que imposibles con los medios de que disponemos y la inconsistencia sindical de nuestros afiliados. Lo noble, lo honroso y justo sería el que los capacitados prestaran su concurso y su desinteresado asesoramiento a quienes en un día les depositamos nuestra confianza. Pero empujar al vecino para que se caiga en los barrancos y luego afearle la desgraciada pirueta, es de una ranciedad pueblerina incalificable.

Donde más se deja sentir la petrificación y el encono personal de los sectarios, es en estas Sociedades numerosas, porque en ellas existe un núcleo siempre de rabiosillos que son opuestos a toda doctrina y a toda táctica razonable, si no es la de su capricho puramente personal; por eso, ante esa oposición sistemática, es necesario que los hombres de buena fe reflexionen sobre el momento actual y, sacudiendo su modorra inútil, entren de lleno en la acción colectiva. Es de humanos equivocarse, y hay que ser indulgentes con quienes por hacer algo cometen errores. Lo imperdonable es que quienes jamás hicieron nada útil por la colectividad se erijan ahora en críticos y consejeros, en estos

instantes que tan necesitados estamos de hombres activos que "hagan algo".

Todo conductor de automóviles, que efectivamente lo sea, cuando lleva el volante, su misma responsabilidad le hace prever los acontecimientos de la ruta, medir las distancias y sortear los obstáculos, mejor, mucho mejor que cuando sentado al lado de otro conductor marcha temeroso de la imprevisión del que conduce... Quien lleva el volante ve mejor los obstáculos que quien al lado le dice constantemente: "¡Cuidado!" "¡Aquel chico!" "¡Ese coche!"... Y es que por intuición se domina nuestra acción con acierto cuando la responsabilidad va inherente a nosotros...

Lo mismo le ocurre al llevar el timón de la Sociedad...

Ayudémosles a conducir la nave social, pero no distraigamos su atención con impedimentos, para que en su actuación puedan estrellarse... Más hacer y menos hablar... Y en esto está resumido todo.

Bolsa Automóvil

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

FUNDADA EN 1904

Núñez de Balboa, núm. 8

Teléfono 790 S.



Garaje para 200 automóviles

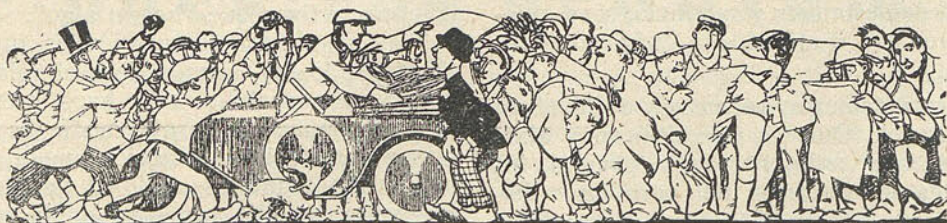
Carretera del Este, núm. 8

Teléfono 15.89 S.

En depósito 25 ptas.

En jaula 40 »

A comisión para venta . . . 30 »



“¡POR SI ME PASA ALGO!”

Esta es la frase consabida, tan llena de egoísmo como exenta de sentido ideológico, que muchos, muchísimos asociados a “la Unión” lanzan al aire cada vez que pagan la cuota o piden el alta en nuestra Sociedad... “¡Por si me pasa algo!”

Este “algo”, que temen les *pueda ocurrir* a nuestros pusilánimes compañeros, es el inevitable accidente del tráfico, el posible contratiempo callejero, inherente a nuestra profesión. ¡Por qué poco se asocian estos camaradas! ¡Qué insignificante valor dan a la Organización de que forman parte o desean tomar parte!

Muchas veces quise tratar el tema; pero ninguna oportunidad tan propicia para el caso como la que en estos momentos puede animar mi espíritu.

¡Precisamente cuando a mí me pasa *ese algo*, tan temible como insignificante!

Y aquí, en la lobreguez de este encierro, tomando por arma un trozo de lapicero, encontrado sobre el sucio suelo, aprovechando un tenue rayo de luz que llega del ventanuco divisado a cinco metros de mi cabeza, y valiéndome del trozo de papel que envuelve el humilde condumio enviado por mi *amantísima* compañera, garabateo sobre el grasiento papel, con la intención vehemente de dar más fuerza emotiva al valor de mi argumento.

“¡Por si me pasa algo!”

¿Qué más puede pasarle a un trabajador que desenvuelve su acción profesional aisladamente, sin el apoyo mutuo del compañero de oficio?

El obrero aislado sucumbe. No puede por sí solo resistir los inconvenientes del régimen en que vive; no le es dable obtener la fuerza que da la Organización para contrarrestar los empujes del egoísmo patronal, ni de las injusticias sociales.

El hombre trabajador que no se asocia a sus hermanos de explotación, vive en la indigencia y vegeta en la vida animal, sin experimentar los goces que encierra el sentimiento de solidaridad, de apoyo mutuo, de afinidad a quienes sienten las mismas aspiraciones y se confunden en iguales dolores.

Asociarse es estar en la misma vida de sus compañeros, adentrarse en su bienestar.

Lo más grande de la organización obrera, lo que le da espiritualidad magnífica, es la pureza ideal que lleva en sí toda unión. Dejar el *yo*, apartar el interés individual para sumarlo al contenido colectivo, ser una partícula que vigoriza y da motivo para que la colectividad exista, es y tiene que ser lo fundamental para que se sienta anhelos de formarse en la vida social.

Pedir el ingreso en la Sociedad *por si le pasa algo*, o sea por el egoísmo solo de sacarle un beneficio a la miserable cuota, es de una mezquindad enorme. Los accidentes del tráfico que la entidad cuidadosamente atiende, en lo que afecta al asociado, su defensa jurídica, el socorro, todo cuanto tiene una derivación profesional en la contienda del trabajo cotidiano y que la Sociedad atiende, sirve de estímulo para seguir luchando por lo fundamental. Y lo fundamental del porqué de nuestra entidad no es precisamente la solicitud con que atiende al asociado en caso de accidente en el trabajo o por atropello, sino que está en la unión de todos para constituir una fuerza invencible que contrarreste los desmanes del capital.

La frase de *por si me pasa algo* tenemos que sustituirla *por lo que nos pase a todos*; pues ser obrero y pertenecer a la profesión de conductores es estar huérfanos de toda mejora de la legislación social, de toda ven-

RAFAEL ALADRO

INSTALACIÓN Y REPARACIÓN
DE
ALUMBRADO EN AUTOMÓVILES

LAGASCA, NÚM. 62

taja económica en el trabajo y de todo conocimiento societario.

Así es que cuantos piden el ingreso en nuestra entidad, como los que pertenecen a ella, tenemos que reflexionar y convencernos de que no integramos la Sociedad *por lo que nos pueda pasar*, sino también *por lo que nos pasa*, y lo que nos pasa es que somos vejados y escarnecidos, que trabajamos con miserables salarios y jornadas abrumadoras, que, por carecer de una fuerza y una educación societaria imprescindibles, caminamos lentamente en nuestra reivindicación.

Por lo tanto, debemos desechar todo prejuicio rutinario, adentrarnos cada vez más en la finalidad de la Organización.

Menos conveniencia personal y un poco más de sentido ideológico. Es lo que nos está haciendo falta a todos.

A. M. y M.

DESDE CHILE

El perfecto "chauffeur"

Ser *chauffeur* no es sólo ser un manejador de automóvil que conduce una máquina entre la vorágine del tráfico. El perfecto *chauffeur* debe tener además otras condiciones que lo distingan por su eficiencia, así en lo material, en lo moral y en lo intelectual.

El automóvil es una expresión del progreso del siglo, y el progreso debe tener manifestaciones paralelas en todo orden de cosas, armonizando en eficiencia y notoriedad. Ahora bien, quien conduce una máquina tan acabada, debe ser necesariamente sobresaliente en méritos que lo abonen superior y digno. En primer lugar debe tener un criterio exacto del cumplimiento de los deberes creados o derivados de su situación, engendrando así sus propios derechos, que lo harán respetable y considerado sin desmedro en su dignidad personal. La eficiencia en lo material debe caracterizarse por su correcto manejo, cuidando no sólo su automóvil, sino también esforzándose en no ser molesto a los demás que trafican, no dándoles motivos de protesta, ni haciéndolos pasar apuros en sus preocupaciones o temores de ser perjudicados; por el estricto cumplimiento de los reglamentos de circulación, llevando su derecha y no omitiendo el bocineo donde corresponda, ni dejando de hacer las señales de rigor a quienes van detrás; por la ayuda a los colegas en emergencia, tanto más si sufren sus *pannes* en lugares apartados o faltos de recursos; por prever y prudenciar o prevenir todo accidente, evitándolo para sí

mismo y también para los demás. En lo moral debe caracterizarse por su ánimo acuanime, dando muestras en toda ocasión de su hidalguía y caballerosidad, siendo atento y cortés con los señores y más deferente aún con las damas, haciendo alarde, si es posible, de gran educación y fineza.

En lo intelectual, corresponde tener exquisita cultura, manifestada de palabra y de acción, procediendo siempre sin exaltaciones de ninguna especie y recurriendo al más grande esfuerzo para mantenerse en completa tranquilidad, sobre todo cuando se requiera reclamar alguna exacción, ya sea de los pasajeros o de las autoridades, y muy principalmente si procede de personas a quienes se crea ignorantes o que hayan procedido con ignorancia.

Con los guardianes, sobre todo, se debe proceder dando muestra de gran caballerosidad, teniendo muy presente la gran verdad que encierra el adagio aquel que dice que "nobleza obliga". El *chauffeur* dotado de estas características puede llamarse perfecto y es por mérito y por derecho acreedor a todo el respeto que infunde su persona digna.

JUAN J. TORRES

Director de *El Chauffeur*, de Chile.

Chile, marzo de 1926.

BERLIET

7 HP. Torpedo, desde pesetas 7.800
7 HP. Sedan, desde pesetas 9.300
7 HP. Landaulet-Taxi, desde ptas. 10.300

CHEVROLET

Turismo abiertos y cerrados,
:-: camionetas y ómnibus :-:

BUGATTI

4 cilindros, carrozado, desde 12.000 ptas.
8 cilindros, carrozado, desde 18.000 ptas

Piezas de repuesto para todos.

AUTOMÓVIL SALÓN

ALCALÁ, 81

LA MUJER OBRERA

(SEGUNDA PARTE)

LAS DOS SENDAS

I

Dad a la mujer libertad económica, vida independiente, y será honrada y útil.

Son incontables los establecimientos religiosos que existen en toda España para redimir del *pecado de la carne* a las jóvenes seducidas, por lo que se comprende que existen muchas seducciones, y que ése es un negocio productivo.

Parece un contrasentido que la gente clerical, que son la causa del mal de muchas infelices, que las empujan a caer, sean luego las que pretendan redimirlas.

Pero todo tiene su explicación. Si en las casas de lenocinio se comercia con su belleza, en los asilos monacales se les explota sus músculos, por lo que se intenta salvar el alma, pero el cuerpo se esclaviza.

En el asilo de explotación femenina, las jovencitas sirven de anzuelo para pescar limosnas y sostener un excelente negocio; pues, cumplidas sus faenas domésticas y después de oír misa y rezar, se las obliga a las *redimidas* a trabajar como bestias: rizan albas, roquetes y demás clase de ropas, construyendo y confeccionando desde blusas, enaguas, etc., hasta trajes enteros, cortinones y medias, que, sin pagar contribución y pocos sueldos, trabajan a precios sin competencia

posible, matando una industria de la que puedan vivir tantas mujeres que se afanan inútilmente en esos cuartuchos sin luz, sin ventilación, donde se consumen jóvenes anémicas sin trabajo, porque los asilos *redimibles* lo acaparan todo.

Los negociantes de esos asilos y colegios lo tienen todo muy bien estudiado.

Al mismo tiempo que explotan a las *redimidas*, otras desdichadas, faltas de protección, de pan, de trabajo y de hogar, se ven obligadas, para no morir de hambre, a ir al prostíbulo para cubrir las plazas que dejaron las que se hallan *redimiéndose* con la aguja y el estropajo en los asilos. Y así se puede tener siempre cuerpos frescos para el lupanar, y carne fuerte para los asilos, y todos de acuerdo, viven y medran.

Y este flujo y reflujo, escalonado el movimiento de mujeres que dejan de ser puras, que trabajan para dejar libre el sitio a las puras que caen, la carne femenina explotable no cesa de funcionar: o al asilo o al lupanar para ser explotadas: es lo mismo.

De estar a merced del primer vicioso que llega, o del primer toque de campana que anuncia el rezo y el trabajo, ¿qué más da? En ningún sitio, libertad ni independencia, siempre carne de placer o de trabajo. Son las dos sendas que se le presentan a la mujer desheredada: o trabajar en un asilo en casa de unos *protectores* donde sirven, o entregarse al amor liviano.

SAN ROQUE, 4

OMNIUM

Teléfono 52 - 66 M.

AUTOMOVILISMO - AVIACIÓN

PIEZAS PARA FORD CON GRANDES DESCUENTOS

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



Las dos sendas, por Romero de Torres.

Del matrimonio no hablemos; los hombres no se casan tan fácilmente, y eso aunque sea aspiración de todas, todas no pueden conseguirlo.

A la mujer le quedan sólo dos caminos: o entregar sus músculos o entregar sus gracias; siempre ha de entregarse. Para eso los hombres han procurado diezmarla toda libertad y todo derecho.

En la salvación eterna creen ya muy pocas, y las mujeres obreras no entran ya en los conventos. Saben que en una religión donde se salva todo el que se arrepiente, no es para desesperarse si se prostituyen, y la Mag-

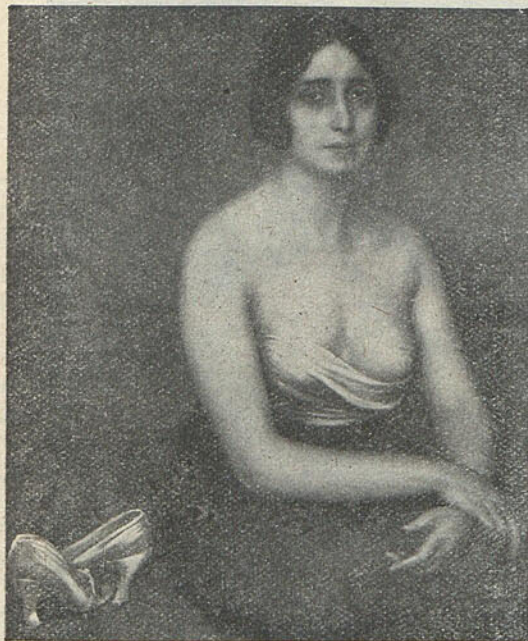
dalena fué perdonada por lo mucho que amó.

La mujer que persiste pura, honrada, dentro del plano difícil de vivir en que le coloca la sociedad, resulta una héroe. Todo es favorable a preparar la caída a la mujer desvalida, y si ésta se sostiene sin perderse es por su mucha dignidad, por su excepcional concepto de su pureza, que la hace librarse de todo peligro.

El concepto del honor en las mujeres guarda estrecha relación con lo que son las mujeres y con lo que representan, y la falta es según el momento o las causas que lo determinan.

Ningún honor se sacrifica sin lucha. La honra de la mujer más corrompida ha costado al perderse humillaciones, hambres, mortificaciones del cuerpo y del alma. Si la mujer obrera procura aunar la vida con la honradez, no lo conseguirá si no es sacrificando su estómago, sus gustos, su belleza, los derechos mismos de la naturaleza...

Puesta la mujer en el horrible dilema, el de morir de aburrimiento pegada a una máquina de coser, o la existencia alegre, de goces materiales y espirituales, no es la sociedad



Una belleza, de Romero de Torres.

la que tiene derecho a poner el sello del estigma a quienes no se resignan a morir. La sociedad obliga a la mujer a ser honrada, sin dejarla serlo. Tiene toda mujer un deber con la sociedad: vese obligada a cumplir con sus exigencias; ha de ser honrada, con esa honradez que han inventado los que viven enlodados, los ahitos.

Si la sociedad falta a sus deberes y no protege a las mujeres contra el hambre y el desamparo, ¿con qué derecho exige de las mujeres una honradez que no pueden soportar sin sucumbir?

"A Dios lo que es de Dios, y al César lo que es del César."

Debemos espiritualidad al alma, pero pensemos en los cuerpos raquíticos por la falta de alimentación, y no exijamos de la mujer lo contrario de lo que la obligamos a ser. Ella sabe que la honra es el valor más estimable y quiere trabajar y ser honrada; sabe que el único camino que admite redención es el tra-

bajo, por lo único que no tiene que indignamente someterse; pero la hemos negado los medios lícitos, las quitamos todos los medios de vida independiente y digna, y las preferimos casquivanas y coquetas a retraídas o huronas; no tenemos derecho a exigir sean de otro modo de como las hemos hecho, y de todas maneras, el camino que sigan lucharán con muchas dificultades y peligros, sin protección de los hombres, sin el amparo de las leyes, que todas se leen desfavorables, sin otra solución para su vida débil que acogerse a una de las dos sendas: al trabajo improductivo y abrumador o al lupanar donde caen las infelices que jamás se redimen.

ANGEL MARTIN Y MARTIN

Otra vez aumentamos la tirada

Como el número de afiliados ha aumentado considerablemente y el número de lectores de TRANSPORTE ha crecido en grandes proporciones, nos vemos obligados a aumentar la tirada de nuestra revista para poder atender las demandas de entidades y particulares. Interesa conocer este hecho a los señores industriales, que gastan muchas veces el dinero en otras publicaciones menos eficaces.

TRANSPORTE es la revista profesional que más se lee y de mayor tirada de España.

Entérense y se convencerán.

* * *

Rogamos a los camaradas que posean nuestro número extraordinario del Primero de Mayo, y no lo coleccionen, nos lo remitan a nuestra oficina (Secretaría 17 de la Casa del Pueblo), para entregarlo a algunos camaradas que, por haberse agotado, no pudimos servirles en su demanda.

¡CHOFERS! ¡MECANICOS!

VISITAD LA CASA DE

Joaquín R. Eguínoa

IMPORTADOR DE LUBRIFICANTES DE LA

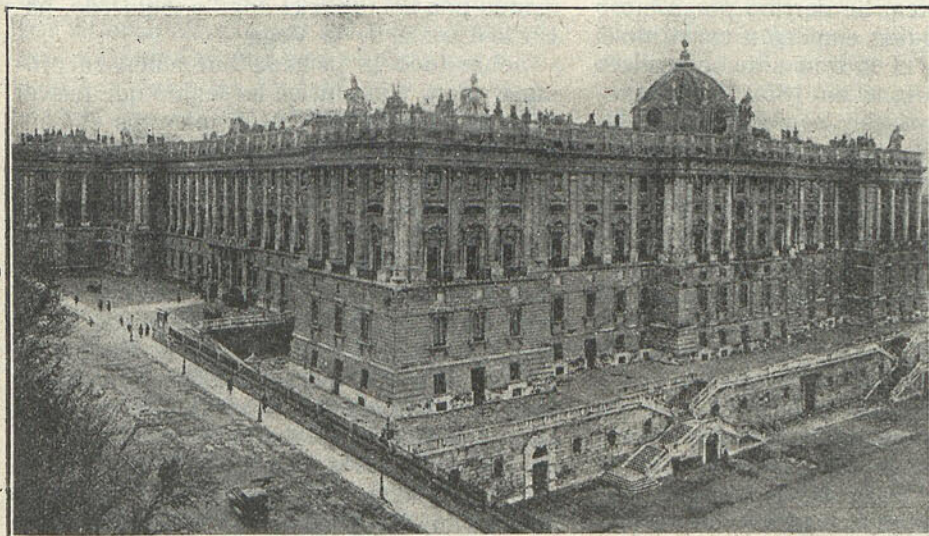
STANDARD OIL COMPANY

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

OFICINAS Y ALMACENES:

SANTA ENGRACIA, 118.—MADRID

PASEOS POR MADRID



Palacio de
Oriente y Tea-
tro de la Ope-
ra.

VI

Por dónde empezó la corte.

—La excursión que vamos a hacer hoy es de las más interesantes, puesto que comprende parte del más antiguo Madrid, por donde comenzó a formarse la población, que en sus comienzos buscó el amparo de la fortaleza de que luego hablaremos.

Esto decía Fabián mientras mister Blay subía al automóvil, que poco después rodaba por la calle del Arenal. Al llegar a la esquina del Pasadizo de San Ginés, Fabián mostró a su huésped el teatro de Eslava.

—Lleva este nombre—dijo—en memoria de su fundador, don Bonifacio Eslava, y le construyó el arquitecto señor Fernández Ronderos, si bien hace algunos años se hizo en el edificio una gran reforma que le ha modernizado. Se inauguró el 30 de septiembre de 1871, con las comedias “Como el pez en el agua” y “No siempre lo bueno es bueno”. Desde su fundación es uno de los teatros preferidos por el público madrileño.

La iglesia que vemos enfrente es la parroquia de San Ginés, que ya existía en 1358. No tiene más mérito que su respetable antigüedad; pero ésta queda también mixtificada, puesto que el edificio, tal como hoy se halla, se inauguró el 2 de febrero de 1872, después de la costosa reparación que hizo preciso un incendio acaecido en agosto de 1824, en el que desapareció el famoso cua-



dro de Francisco de Ricci, que adornaba el retablo de la capilla mayor.

Siguiendo por la calle del Arenal, llegaremos al famoso teatro Real, nuestro primer templo de la lírica.

En la esquina de la mencionada calle, y lo que hoy es plaza de Isabel II, existía desde tiempo inmemorial la fuente de los “Caños del Peral”; al lado, la llamada “De la Priora”, y cerca de ellas un corral propiedad del Ayuntamiento, dentro del cual se instalaron en 1704 unos cómicos italianos, para dar representaciones, suponiéndose que aquellos cantantes extranjeros construyeron una especie de cobertizo para escenario, y que todo el teatro (“Corral” se le llamaba por entonces, como a todos los demás) debió ser de escasas comodidades. Pocos años después, en 1713, ya existía el teatro *formal*, digamos

así, con el nombre de Teatro de los Caños, que costó 30.000 reales, ¡bien barato!, y en el que fué ídolo del público la famosa cantante apellidada Correa. Se derribó por ruinoso en 1818, y en seguida empezó a construirse, próximamente en el mismo sitio, el coliseo actual, que se terminó en 1850, inaugurándose con "La Favorita", cantada por la Albani.

Durante los treinta y dos años que duró la construcción, dirigieron las obras nada menos que cuatro arquitectos, sin contar el señor Concha Alcalde, que posteriormente hizo desaparecer la terraza que cubría el paso de carruajes en la fachada de la plaza de Oriente, y levantó aquella parte a la misma altura que el resto del edificio.

El suntuoso decorado de la sala, en el que destaca el bellissimo techo; las excelentes condiciones acústicas; la buena disposición de las localidades, y la tradición antigua que siempre colocó en estos lugares nuestro primer teatro lírico, han hecho que sea uno de los primeros de Europa, y rival de la Scala de Milán. Por el escenario han desfilado las más célebres cantantes, desde la Patti a la Barrientos, y los más famosos "divos", desde Tamberlick y Gayarre, hasta Titta Rufo y Schipa, constituyendo un orgullo para los madrileños poseer un teatro de tanta importancia.

Pero mister, tenemos entre nuestras letras clásicas una hermosa poesía, en la que hay un verso que dice:

"Las torres que desprecio al aire fueron,
a su gran pesadumbre se rindieron"...

Y así le ha sucedido al glorioso teatro, que se hunde, no por su gran pesadumbre, sino porque sus cimientos están socavados por corrientes subterráneas, tal vez de aquellas fuentes de "Los Caños" y de "La Priora", que se cegaron para formar la calle del

Arenal, y que entrando bajo el edificio por dos distintos lugares, se unen en el mismo centro del patio de butacas, para salir formando una sola, por el ángulo izquierdo, hacia la Cuesta de la Vega.

Sobre todo la fachada Sur amenaza próxima ruina, y la música ha tenido que buscar asilo en el teatro de Apolo, mientras el Conservatorio tiene diseminadas sus clases por distintos lugares de Madrid.

Esta plaza de Oriente la idearon Argüelles y Martín de los Heros tal como se halla, y para su centro se trajo desde el Retiro la estatua ecuestre de Felipe IV, hecha en Florencia por Pedro Tacca, según puede leerse en la cincha de la cabalgadura. Por cierto que se dice que, presentándose dificultades para la estabilidad de la estatua, por la violenta posición del caballo, el célebre Galileo dió la solución, que no fué otra que la de hacer maciza la parte posterior y hueca la anterior del caballo. Parece lo del huevo de Colón, ¿verdad?

—¿Qué huevo de Colón?—preguntó mister.

Fabián le explicó la anécdota, y continuó diciendo:

—Como el señor ve, el conjunto no deja de tener belleza y resulta airoso.

—¿Hizo muchas cosas buenas este rey para merecer que se perpetuara su memoria?—preguntó el inglés.

—No recuerdo ninguna, mister; pero ahí está la estatua.

Aquí, a la derecha, escondido entre las frondas de ese jardín, está el monumento al cabo Noval, erigido por iniciativa de las mujeres españolas. Es obra de Benlliure.

Y vamos a visitar el Palacio Real, si bien antes creo deber poner unas sucintas noticias acerca de su génesis.

Cuando los moros eran dueños de casi toda España, tenían en este mismo sitio un

R. RIVERO Y COMPAÑÍA

IMPORTADORES DE ACEITES,
GRASAS Y ALGODONES

Almirante H. Pinzón, 8.—HUELVA

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

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

Depósito en Madrid de estas Balitas Patentadas. Agente don Luis Juando. Gaztambide, 29. 2.º—Teléf. no, 22 95 J.

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



castillo para vigilar el camino de Toledo, por donde los cristianos solían hacer frecuentes algaradas. Este castillo fué reformado por Alfonso VI, cuando reconquistó Madrid, que por entonces era una pequeña población colocada entre las calles Mayor y de Segovia, y después Don Pedro, Don Enrique, Juan II y Enrique IV añadieron sucesivas mejoras, acabando por darle aspecto de mansión real. Los Reyes Católicos y Carlos V le agregaron otras, y por último, Felipe II, al fijar aquí su residencia, transformó en Palacio Real el antiguo castillo moro, que ya estaba bastante cambiado. El incendio sucedido el día de Nochebuena de 1734 hizo desaparecer el palacio de los Austrias, y Felipe V decidió levantar otro en el mismo sitio que ocupó el anterior, encomendando la obra al Abate Jubarra, que la proyectó en los altos del barrio de Pozas; pero habiendo muerto el Abate, se encargó el arquitecto Sachetti de las obras en este sitio, según era el deseo del rey, colocándose la primera piedra el 7 de abril de 1738, sin que se sepa cuándo se terminará, ni su coste, puesto que continuamente están realizándose obras. Sólo se sabe que en los primeros años del reinado de Fernando VII se llevaban gastados 75 millones de pesetas, bonita suma que, como mister comprenderá, da derecho a que podamos admirar, aunque sea por fuera, un magnífico edificio.

El primer monarca que le habitó, antes de que estuviera terminado, fué Carlos III, que se instaló en él el 1 de diciembre de 1764.

Su altura por la plaza de Oriente es de 33 metros, divididos en cuatro pisos, que se coronan con una balaustrada general, sobre la cual habían de colocarse las estatuas de reyes godos que adornan la plaza y el paseo del Retiro llamado de las Estatuas. Tiene

seis puertas principales y más de diez secundarias. La escalera de honor es bellísima con sus célebres pinturas de Giaquinto, y las bóvedas principales, que en número de 30 se distribuyen por todo el edificio, están decoradas con magníficas pinturas sobre asuntos bíblicos, históricos y mitológicos. El salón del trono, que ocupa el centro de la fachada principal, es verdaderamente suntuoso, y su bóveda, pintada por Juan Bautista Tiepolo, es famosa en el mundo del Arte. Los salones de columnas, de tapices y de espejos, la capilla y el comedor de gala, guardan una riquísima colección de relojes, arañas, tapices y toda suerte de alhajas.

Como fácilmente comprenderá mister, sería necesario mucho más de un día para enumerar todas las riquezas y todos los objetos de arte que entre estos muros se guardan; pero ya que de ellas no haya tiempo de hablar, no quiero pasar en silencio una noticia que acaso guste al señor, y es la de que esta mansión, tan cuajada de tesoros de toda clase, se vió sin inquilinos cuando, después de haber salido Isabel II para Francia, abandonaron el palacio el rey Don Amadeo y su esposa, diciendo: "¡Ahí queda eso!"

—No se ría usted, porque si no dijeron eso dirían algo muy parecido.

La Armería Real se mandó construir por Felipe II, y constituye una de las más ricas colecciones de Europa, donde pueden contemplarse todas las armas que el ingenio del hombre ha inventado para matar a sus semejantes, desde los tiempos de Suero de Quiñones hasta los bien marchados de la guerra europea.

En las Caballerizas Reales se conservan las fastuosas y prolijas carrozas de gala, los arreos guarnecidos de plata, las sillas, espuelas, reposteros, estribos, dalmáticas y demás

SOCIEDAD ANÓNIMA ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES

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

MADRID

objetos suntuarios, que hacen tan vistosas las comitivas regias en días de gala, y que valen diez millones de pesetas, incluyendo los trescientos caballos que próximamente allí se cuidan. Se construyó el edificio en tiempo de Carlos III por el ya mencionado Sabatini, y además de las carrozas, arneses y ganado, hallan en él acomodo unas cien familias de los dependientes.

Ahora tomamos hacia la izquierda para ver este bosque de andamios que rodea lo que ha de ser catedral de la Almudena, proyecto del marqués de Cubas, de estilo bizantino en la cripta, abierta al público desde 1911, y gótico en lo que propiamente será catedral, pudiendo asegurarse que, si no se modifica el plan de la obra, ésta resultará grandiosa y de bello aspecto, pero muy lejos de rivalizar con sus hermanas las prodigiosas de León o de Burgos. Empezó a construirse en 1882, y al paso que va no es posible profetizar cuándo se terminará, pues, por lo visto, no se quiere romper la tradición de la prolongada lentitud con que se levantaron todas las catedrales castellanas.

Este viaducto que salta sobre la calle de Segovia, prolongando la de Bailén para dar vida al antiguo barrio de la Morería, se proyectó por Sabatini y fué después reformado por Barrón, que dirigió la obra. Se colocó la primera pieza de hierro el 31 de enero de 1872 y se inauguró el 13 de octubre de 1874 con el traslado de los restos de Calderón de la Barca. Ha costado unos dos millones de pesetas, y se compone de tres tramos, con una longitud total de 130 metros, por 13 de ancho y 23 de elevación sobre la calle de Segovia.

Aquí, al lado derecho, volviendo para la calle Mayor, veremos este caserón antiestético que mandó construir el duque de Uceda y que después pasó a ser propiedad del Estado, el cual ha ido instalando entre estos muros, primero, los Consejos (antecesores de los Ministerios actuales), de donde se llama todavía al edificio el Palacio de los Consejos, y más tarde la Capitanía General y el Tribunal Supremo.

A continuación encontramos el monumento a las víctimas de la bomba de Morral el día de las bodas reales. Es obra de Repullés y Algueró y es de agradable conjunto.

Enfrente tenemos la Embajada de Italia, y aquí, a la derecha, en la casa número 95, veremos una pobre lápida que nos dice que allí murió Calderón de la Barca el 25 de mayo de 1681. He dicho que es una pobre lápida; pero, en honor de la verdad, he de añadir que es de iniciativa del dueño de la finca y pagada por este señor, con lo cual, aunque sea pobre la lápida, es excesiva; y resulta,

además, una lección para los olvidadizos gobernantes, que no vacilan en levantar estatuas como, por ejemplo, la mencionada de la plaza de Oriente, y dejan a la iniciativa particular la memoria del famoso clásico, autor de nuestro teatro más glorioso.

Otra lápida existe en la casa número 82 para recordar al transeúnte que en ella nació, el 25 de noviembre de 1562, el Fénix de los ingenios españoles, Lope de Vega.

La casa donde está instalado el Gobierno civil no tiene nada que mencionar. Antes fué la mansión de los marqueses de Camarasa.

Y henos en el Ayuntamiento, respecto del cual lamento no poder hablar largamente.

La noticia más antigua que con absoluta certeza se tiene del Ayuntamiento de Madrid es una carta del arzobispo de Toledo don Gutierre, fechada el 28 de enero de 1327 y dirigida al alguacil Rodríguez y los demás de Madrid que se *Ayuntaban en el corral de la Iglesia de Sant Salvador*. Es decir, que los representantes de Madrid tuvieron como primer punto de reunión y deliberación el corral o cementerio de una iglesia, y después una sala capitular de la misma, hasta que, compradas varias casas a sus respectivos dueños, entre ellos don Juan de Acuña, que había cedido un salón de la suya para las sesiones, pudo el Concejo levantar el edificio actual, poco más o menos como hoy se halla, entre los años 1645 y 1693. El balcón de las columnas que se abre sobre la calle Mayor fué construido por Villanueva en el siglo xvii. El despacho del alcalde, colocado en el ángulo de la citada calle y la plaza de la Villa, fué antes oratorio y tiene en el techo un notable fresco pintado por Antonio Palomino. La escalera, de piedra, está decorada con tres hermosas pinturas al fresco, y el salón de audiencias, el de sesiones y el patio de cristales cumplen bien con sus respectivas misiones. En el Ayuntamiento se guarda la magnífica custodia de plata construida en 1568 por Francisco Alvarez,

¡¡Neumáticos y Bandajes!!

Marcas Dunlop, Cord Michelin, Cambié, 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!

platero de Isabel de Valois, esposa de Felipe II.

Madrid se gobernó desde muy antiguo por los estados noble y llano, o sea caballeros y pecheros (digo yo que se llamarían así estos últimos porque para ganarse la vida tenían que "dar el pecho"), y reunidos todos nombraban el alcalde, sin dar intervención al rey (los alcaldes de real orden son muy recientes). Aquéllos, que elogian al alcalde, llamado entonces corregidor, eran los regidores, hoy concejales, que a su vez eran designados por cada parroquia, siendo muy de tener en cuenta la completa autonomía de que gozaba el Concejo por el "Fuero de Madrid", especie de código del siglo XIII, que comprendía Derecho penal y civil, Comercio y Policía urbana.

Alfonso XI instituyó, el 1346, el primer Ayuntamiento de Madrid, nombrando los doce primeros regidores, y por entonces fué el Concejo madrileño modelo de pura democracia y justicia seca, de lo que hay multitud de pruebas, como aquella carta de la reina doña Juana, de 1510, imponiendo multas a los regidores que faltasen a una sesión y mandando que acudieran a las siete de la mañana en verano, a las nueve durante el invierno y no se marcharan hasta dejar despachados todos los asuntos. ¡Lo mismo que ahora!

En 1499, los Reyes Católicos acordaron proveer de ropa a los regidores (ahora no necesitan los concejales que los reyes les compran ternos).

Otra carta del rey en 1693 mandaba investigar la conducta moral del que se proponía ser regidor, y otra de 1716 disponía que los regidores no ingresaran en la cárcel por faltas en el servicio, lo que, a mi juicio, demuestra que antes de esta fecha entraron algunos en la prisión por estos motivos.

Por eso digo a míster que el Ayuntamiento de Madrid ha sido modelo, y por estas mismas razones digo también que todos debiéramos desear aquel saludable rigor; y no por aquello de que "todo tiempo pasado fué mejor", como dijo el poeta, sino porque viniendo el ejemplo de los directores, no tienen los dirigidos otro remedio que procurar ser rectos e intachables.

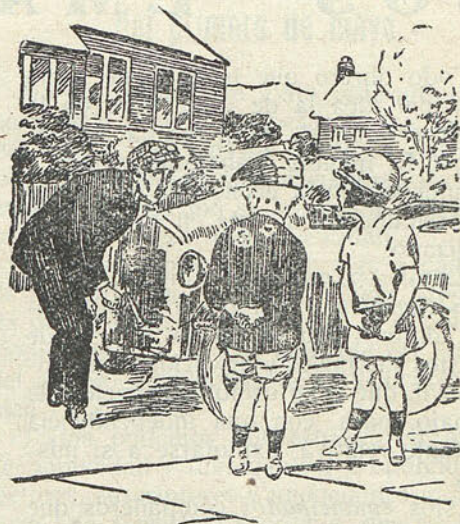
EUSEBIO ALVAREZ VICTORIA

*Y solo, de sí mismo frente a frente,
empezó a conocer, aunque con pena,
que es la propia bondad cosa excelente
para escabel de la ventura ajena.*

Campoamor.

Biblioteca Nacional de España

LA CARICATURA EXTRANJERA



—Debe de ir muy lejos, porque mira la cuerda que le está dando.

EL "BOYCOTT"

La palabra *boycott* (se pronuncia *boicot*) es una palabra inglesa que ha entrado en el lenguaje social de todo el mundo para significar el acuerdo de unos obreros para no comprar, no vender, o no trabajar a un patrono o a varios. Es un apellido inglés. Lo llevaba el famoso capitán Carlos Cunningham Boycott, cruel administrador de las tierras del conde Erne, en Irlanda.

La conducta brutal de semejante individuo hizo que los colonos se negaran a trabajar en sus propiedades. En 1880 no quisieron recogerle la cosecha, y lo tuvieron que hacer los soldados.

Es un arma de combate social que ha venido del campo.

Cooperativa Socialista

Despacho central: *Libertad*, 26. Tel. M. 4.368

La sección zapatería hace el 5 por 100 de descuento en sus compras. Conservad los tickets de vuestras compras, y os beneficiaréis.

SUCURSALES: Valencia, 5. Tel. M. 4.795. General Martínez Campos, 1. Tel. J. 2.921. Pilar de Zaragoza, 41. Tel. S. 2.957.—Arganzuela, 1. Tel. M. 5.099.

En el régimen despótico no hay patria; la suplen otras cosas: el interés, la gloria y el servicio del príncipe.—*La Bruyère.*

LOS "EMANCIPADOS"

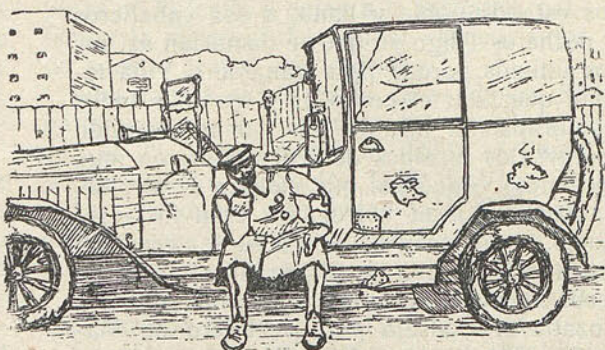
Todo obrero que lucha tiene como principal idea la de verse libre de la tutela capitalista, de la tiranía del patrono. El hombre trabajador aspira a su independencia económica y a tener una remuneración justa en su esfuerzo realizado.

En nuestra profesión, al igual de muchos *chauffeurs* de París y Buenos Aires, algunos han adquirido, a costa de muchos sacrificios y privaciones, un automóvil, que usan como instrumento de trabajo, para, con una independencia bastante relativa, explotarse a sí mismos.

Estos *emancipados* compañeros que poseen los útiles del trabajo, tienen sobre los otros conductores asalariados la ventaja de poseer la herramienta que en sus manos fecundiza más que en las del patrono; pero estos compañeros, por las circunstancias decadentes por que atraviesa la industria, son tan esclavos como los que viven del salario.

Estos camaradas llevan sobre los asalariados una buena ventaja, si se les considera en abstracto, puesto que tienen el derecho de su persona: pueden disponer de sí mismos, trabajar o no trabajar con voluntad propia.

Pero, como el asalariado, viven de su trabajo, y no pueden vivir sin trabajar, y aunque parece que su voluntad está libre de contradicción directa, vive sometido a otra especie de coacción moral por la fuerza de las circunstancias. No son propietarios, porque dependen, en primer lugar, de algún capitalista o de algún industrial en gordo, o de va-



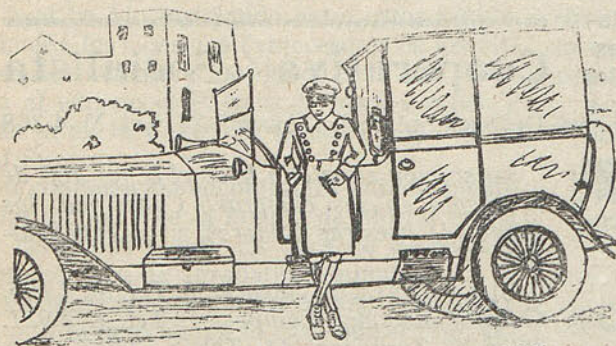
... pero ante el caos tremendo de coches y más coches lanzados al alquiler por la leyenda de beneficios fantásticos, el enardecimiento de una competencia ruinosa y la incomprensión municipal ante el problema, el obrero emancipado, libre, independiente, vese esclavizado, arruinado, sujeto a una miserable existencia y ante un problema insoluble, puesto que, dueño que es del coche que conduce, si encuentra (¡cosa difícil!) quien le compre su máquina, con el producto de la venta no reuniría para pagar las deudas contraídas por un "déficit" de muchos meses, y tendrá que renunciar a los ahorros que, a fuerza de sacrificios, consiguió durante una vida... Hay en cada obrero de estos "emancipados" un drama cruel..., por su pan inseguro..., su vida incierta...

rios que le dan créditos ruinosos siempre; expuestos, además, a muchas contingencias y descalabros que lleva en sí esa pobre industria del automóvil, que vive asfixiada por la enorme competencia.

Si hoy el proletariado, a los ojos del capitalista es simplemente un instrumento del trabajo, el *obrero chauffeur industrial* es el esclavo de su misma libertad.

"El palo y la cadena de la esclavitud moderna es el hambre", ha dicho el religioso Lamennais. El obrero asalariado, el *chauffeur industrial*, tiene suficiente independencia y suficiente libertad para morir-se de hambre. Además del pan inseguro y del mañana incierto, los arbitrios municipales y toda la legislación burocrática le ponen la argolla al cuello y son muy pocos los que de verdad se emancipan.

Y desdichadamente no saben muchos elevarse moralmente, pues al disponer de una independencia personal, que le eleva sobre el asalariado, podrían hacer más humana la jornada de trabajo, dignificando con su ejemplo la profesión; pero existe que algunos camaradas se están horas interminables con la esperanza de salvar sus compromisos de crédito y remunerarse para vivir, y hasta comen dentro del coche, amarrados



Pasó varios años de incesante aprendizaje, y a causa de muchas privaciones y una austera economía, reunió algún dinero para hacerse dueño de la máquina, de la herramienta de trabajo, y con ello ver realizado el sueño que tanto tiempo acarició: verse libre, independiente, emancipado de toda tutela patronal...

a la cadena de la esclavitud, dejando así el poco edificante ambiente en favor de un oficio que merece ser libre.

No hemos de negar, por cierto, el progreso moral que significa para nuestra clase el hecho de que un puñado de luchadores que conviven con nosotros, que son compañeros nuestros, realicen en parte o intenten realizar el supremo ideal de los oprimidos: tener en su poder los instrumentos de producción; pero en estos ensayos vese claramente que no hay emancipación justamente dicha si lo es colectiva. Las industrias pequeñas no pueden vivir, no deben vivir, si nos acercamos a pensar societariamente. Las industrias han de ser grandes, centralizadas, con un proletariado experto y capacitado, sindicado conscientemente, para que sepa imponer sus derechos, hasta que, elevada la dignidad humana y consagrado el principio fecundo de la igualdad natural, efectúe el cambio social que lógicamente ha de venir y que indefectiblemente emancipará a todos.

A. M. (FORMALITO)

El que está encerrado entre cuatro paredes pierde la facultad de asociar las ideas y las palabras. ¡Cuántos presos celulares se han vuelto imbéciles, ya que no locos, por falta de ejercicio de las facultades cerebrales!—Julio Verne ("Viaje al centro de la tierra").



Un veterano a quien la ola del progreso mecánico va orillando, implacable.

Sociedad Anónima del Carruaje

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

Precio especiales a los asociados a

UNION GENERAL DE OBREROS DEL TRANSPORTE

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

El número extraordinario de "Transporte" del primero de mayo.

Ha constituido un éxito indiscutible. Rápidamente se agotó, a pesar de que la tirada fué mayor que en los números anteriores. Esto nos satisface, porque comprendemos que nuestra publicación se lee y con ello se propaga y progresa nuestra entidad.

Recomendamos una vez más a cada uno de los socios que hagan la mayor propaganda por la Revista, ya que ella es el único periódico que de verdad defiende los intereses del gremio y se ocupa de su educación técnica y societaria.

Todos podemos convertirnos en agentes de publicidad y divulgación, proporcionando lectores, suscriptores y anunciantes, pues ello hará que a nuestro sacrificio, que no hemos de escatimar, se adquieran otros medios para hacer la Revista cada vez mejor, que es tanto como mejorar nuestra condición moral y educativa.

Los compañeros de provincias que deseen recibir individualmente la Revista por todo el año, pueden suscribirse, previo envío de siete pesetas que importa la suscripción. ¡A cumplir todos con el deber!

Afamados lubricantes



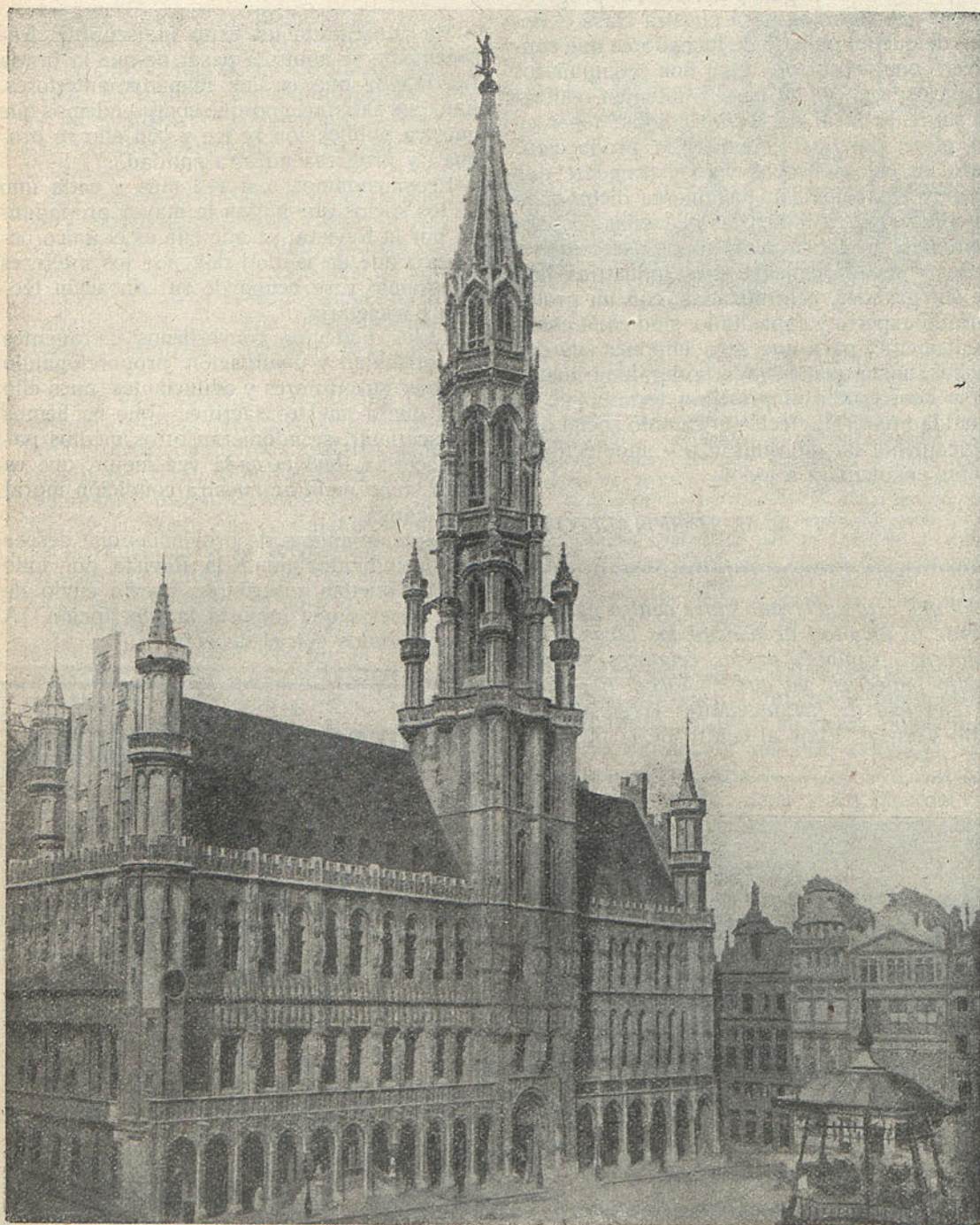
ESPECIALES PARA AUTOMÓVILES Y MAQUINARIA · SON LOS MEJORES DEL MUNDO · PRUEBELOS Y SE CONVENCERÁ

Ricardo Gutiérrez

Sucursal en Madrid:

Paseo del Prado, 28.-Teléfono 1577

NOTAS DE ARTE



La Casa Consistorial de Bruselas.

Bélgica, este pequeño gran país, primera víctima de la guerra europea, ha sido, antes y después de la horrible matanza, el más alto modelo de naciones florecientes, sin que para ello haya necesitado sentir la fiebre del oro, que habiendo sido la palanca para la

prosperidad de otros países, amenaza llevarlos a la catástrofe, primero en el aspecto moral y más tarde en el material; los Estados Unidos, por ejemplo.

Le ha bastado a Bélgica, para conservar, desde hace siglos, aun antes de ser por com-

pleto independiente, esta preponderancia, atender con amor perseverante al bienestar común, a las ventajas colectivas, desprecian-do siempre que fué necesario las mejoras individuales y cuidando mucho de no crear ído-los.

Esto, después de todo, es una forma más o menos ortodoxa del socialismo, y por ello Bélgica ha marchado y sigue marchando en la vanguardia de las naciones donde el bien común está por encima del privado, es decir, de las que se acercan más a la pura doctrina socialista.

Desde la Edad Media fueron famosas en aquel país las agremiaciones o "comunidades", donde todo era de todos, sin ser nada privativamente de nadie, y a la sombra de ellas florecieron los oficios y las artes, formando la base de las verdaderas organizaciones obreras, que han llegado muy recientemente hasta a formar parte del gobierno de la nación.

Bélgica lleva ventaja en esta práctica de las "Comunidades", porque las cobijó durante varios siglos, mientras que otras naciones las toleraban tan sólo circunstancialmente, como España con las prematuramente fracasadas de Castilla, y Francia con las "Comunes" (Comunidades), la de Robespierre y Mirabeau y la de los albores de la segunda República.

En el siglo XI, el país, que comprendía lo que hoy es Holanda, era conocido con el nombre genérico de Flandes, y estaba dividido en varios condados y ducados independientes, y como la mayor parte de los señores eran unos tiranuelos, surgió la necesidad de que los humildes, los proletarios, se uniesen, formando agrupaciones que contrarrestaran con la fuerza del número el poderío de los déspotas.

Bruselas, residencia de los duques de Brabante, fué teatro de la competencia más enconada entre los "Comunes" y los duques, y los primeros, como muestra de su fortaleza

y recursos, levantaron la bellísima casa del "Común" o Casa Consistorial, hoy Ayuntamiento de la capital, que nuestro grabado representa, con lo que probaron el buen gusto, riqueza y cultura de aquellos anónimos ciudadanos.

El edificio es de estilo gótico, perfectamente aplicado a una construcción civil, o sea prescindiendo de las ojivas en puertas y ventanas, si bien en el interior algunas salas presentan acabados modelos de bóvedas cruzadas. Es decir, que el más lego en arquitectura advierte a la primera ojeada que el estilo gótico es el dominante, sin que por ello encuentre ninguna semejanza con el que estamos habituados a ver en las iglesias y catedrales.

Sutilizado el estilo, disimula los fuertes nervios que sustentan el edificio, y los cubre de finos arrequives y calados adornos trepadores que hacen del conjunto una obra elegante y al parecer ligera, destacando, sobre todo, la esbeltísima torre, de 50 metros de altura, que parece va a quebrarse de puro sutil, y domina gran parte de la ciudad, como queriendo proclamar a los cuatro vientos lo que se puede lograr con una colectividad fuertemente unida, culta y consciente.

Examinad detenidamente el grabado para recrearos en la profusión y riqueza de los mil detalles de ornamentación que avaloran la fachada, en la correcta distribución de los huecos, en las lindas ventanas y cornisas, en las perfectas puertas y en la totalidad del edificio, tan armónico, tan bello, que ha venido a ser una delicada muestra de lo que se puede hacer con el estilo gótico si la obra se hace con cariño, como, indudablemente, se hizo esta Casa Consistorial de Bruselas, levantada por los "Comunes", por los oprimidos, mucho antes de la dominación española; con la cual obra pretendieron, sin duda, desafiar a sus tiranos, a sus señores, y demostrarles que eran dignos de emanciparse por su poder, por su unión y por su dilatada cultura.



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

M A D R I D

Biblioteca Nacional de España

Elogio del automóvil

Peatón por necesidad del espíritu y por esquizofrenia de la forma, te loo y te canto.

De todo corazón, en gracia de tu obra de beneficio, perdono el vaho pestilente de gasolina, estela de tu rumbo; olvido la atormentadora monótona gangosidad de tu bocina.

Por ti, y sólo por ti—¡oh, elegante y pujante máquina moderna!—, nuestros deportistas, aristócratas del dinero y de la sangre, algo barruntan de piedras viejas y lugares históricos. En el vuelo de tu velocidad envuelves el conocimiento de personas y cosas. Tú llevas al sol cegador de las llanuras, al aire de las cumbres y a la umbría de los valles. Eres como las obras preciadas de los moralistas, que con el cebo del donaire encubren el anzuelo de la reprensión y de la enseñanza.

En las castizas ventas, única sombra de los caminos castellanos, hermanas con las perezosas carretas colmadas del carbón de las sierras, emparejas con los carromatos lentos, henchidos del rojo jugo de las tierras abiertas del sol.

Arrieros y trajinantes ya no te miran con agresiva hosquedad; no despiertan con susto al disonar de tu bocina: a tu paso, tranquilos seestean bajo los zarzos o te contemplan indiferentes.

¡Elegante y supremo vagabundo, eres libre en los caminos!

Por ti, paladares delicados saborean el regalo del vino fresco, servido en jarras desportilladas, con flores azules y nombres de mujer. Quizá tú pones en contacto el hampa dorada, que sus fraudes reboza en cortesía, y el hampa vagabunda y mendicante, lepra y dolor de campos y ventas, pronta al engaño y propicia al hurto.

El tren es esclavo; le atan y sujetan la perdurable traza de sus rieles, el horario y la reglamentación. Tu libertad es absoluta; y al

salvar velozmente las distancias en carrera rauda, acortas, mitigas y templas la incertidumbre del que espera, la inquietud del que ama, el dolor del que ansía asistir a otros dolores.

Dos comediantes famosos en ti se amparan para correr ciudades y villas; tal vez mañana conduzcas a toda la farándula. Y si algún Quijote quedare en los caminos a quien los ojos se le fuesen detrás de la farándula, no podría detenerla con el acento imperioso de la voz y con el fiero blandir de la lanza, como el manchego detuvo a la carreta de recitantes que marchaban de lugar en lugar, vestidos con el traje de la farsa o del auto.

Tu audacia burla vigilancias legales, y de ti se sirven los que pretenden saldar cuentas de honra.

Cuánta tu ventura, automóvil cortesano, estuche de humanas joyas, que, guardando muestras como presea en vitrina, los gentiles



Efectos que experimenta un coche taxi ante el pavimento de Madrid por las intolerables zanjas excavadas por la Telefónica.



IMPORTACION DIRECTA
DE PENNSILVANIA U.S.A.

LUBRIFICANTES
ELECTROREFINADOS
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

gráciles cuerpos de adorables criaturas, la mies sutil de las coronas rubias, la ondeada negrura azuleante de los cascos morenos. Sobre el asfalto de las calles, con qué suprema voluptuosidad te deslizas, cuán pronta y suavemente te afrenas y paras.

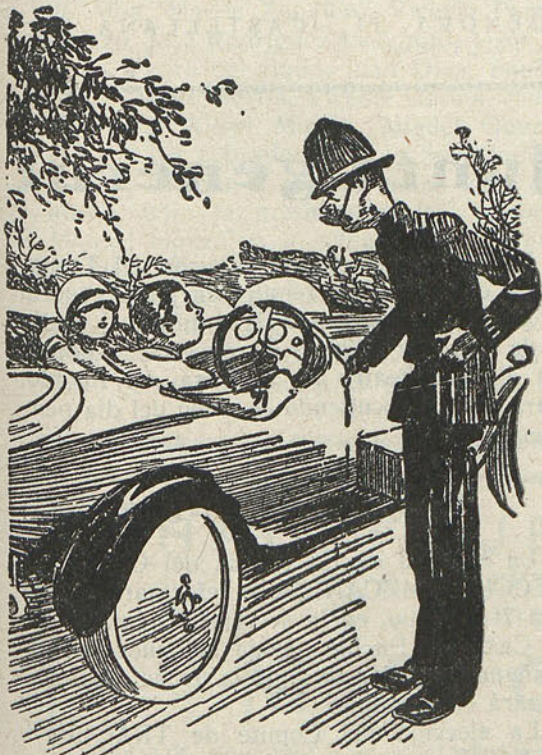
Envidio tu dicha, automóvil de camino, que a la sana y fuerte quietud de los campos llevas la frívola y loca alegría de hermosas mujeres. Tu rastro, agrídulce para la inquietud del alma, es rastro de perfumes que en el aire quieto luchan con los campestres aromas, visión indecisa de vagas bellezas, apenas vislumbradas, bajo el recato de los blancos velos, ecos de risa cristalina, quebrada y fresca, como chorro de agua en tazón de mármol...

¡Oh, automóvil! Un lunar tan sólo empaña y afea tu hermosura. La política te ha hecho su instrumento. Candidatos de rumbo te fuerzan a correr caminos, a cruzar aldeas y villorrios.

Y dejas en pos de ti ese rastro pestilente del sufragio, coacciones, amenazas y promesas...

Algo que huele a podrido.

ENRIQUE MESA



El guardia.—¿Cómo va usted así todo el camino? ¿Por qué no echa usted las dos manos?

El enamorado chófer.—Porque no puedo dejar el volante.

SEÑORES INDUSTRIALES

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

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

NO OLVIDEN que este periódico representa a millares de automovilistas asociados.

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

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

TRANSPORTE

REVISTA MENSUAL ILUSTRADA

ÓRGANO DE LA UNIÓN GENERAL DE OBREROS DEL TRANSPORTE

Director: ANGEL MARTÍN Y MARTÍN

TARIFA DE PUBLICIDAD

T A M A Ñ O	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.

DEPORTES NUEVOS

GYMKHANA

Con motivo de los deportes de la Pascua de Resurrección en Londres.

¿No es en realidad el deporte un juego? Por supuesto, un juego convertido en acción e intensa energía. Mas, lo mismo que en el arte, ejerce la alegría juguetona en el deporte una influencia fecundante y libertadora, manteniéndolo en fluencia y amoldándolo al espíritu de la época. Así lo paródico y lo grotesco, estas manifestaciones predilectas de la



Fútbol en moto.—El motorista alcanza el balón, cayendo con la máquina.

sociedad moderna, estos rasgos característicos de nuestro tiempo, han hecho su entrada también en la vida deportiva, manifestándose en los múltiples juegos de Gymkhana como caprichos estrambóticos, pero muy divertidos.

Son experimentos de destreza, juegos carnavalescos en la sección humorística del deporte.

El hecho de que en la actualidad se dedica a estas cosas un interés más que efímero, que se organizan campeonatos también en este sector, es uno de los fenómenos característicos de nuestro tiempo, que concede a las rarezas un puesto de preferencia en el cosmorama de la vida pública. Algo parecido ocurre también en las artes. La caricatura, lo

grotesco, que para los insignes maestros de las grandes épocas eran caprichosos pasatiempos, una inspiración del momento, a lo mejor un arma en la lucha cotidiana por el fin supremo, pero jamás el fin mismo, jamás la última expresión de la voluntad creadora, son en la actualidad formas del arte tomadas en serio y en que, por lo tanto, se aspira a la perfección. Nuestro tiempo, que se ha olvidado de la risa alegre y franca, prefiere el gesto bufón y gusta de exagerarlo hasta convertirlo en algo esencial. Así se explica el creciente éxito universal de los juegos Gymkhana, en que, ironizándose a sí mismo, se derrocha el inagotable brío deportivo.

R. PREVOT

PEUGEOT

AUTOMÓVILES

—BICICLETAS—

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

Junta general

La Unión General de Obreros del Transporte de Madrid se reunirá en junta general ordinaria (continuación de la anterior) el día 4 de junio de 1926, a las once de la noche, en el salón-teatro de la Casa del Pueblo, para seguir discutiendo el orden del día pendiente.

Elección de cargos

La elección de los cargos del Comité de SECCION MECANICA se efectuará el lunes 7 de junio, en la secretaría núm. 17 de la Casa del Pueblo, desde las nueve de la mañana hasta las once de la noche, que empezará el escrutinio.

La elección del Comité de TRACCION SANGRE se realizará el miércoles 9 de junio, desde las nueve de la mañana a las once de la noche.

Las instrucciones se detallan en convocatoria de mano.

Acta de revisión de cuentas

En Madrid, a 5 de mayo de 1926, en la Secretaría núm. 17 de la Casa del Pueblo, de Madrid, y Sociedad "La Unión General de Obreros del Transporte", y con motivo de una hoja firmada por los compañeros Carlos Hernández y Celestino García, un voto particular de estos mismos, presentado en la última Junta general, y para aclarar todos los incidentes últimamente surgidos con motivo de las cuentas de febrero y marzo de 1926, se reúnen los siguientes compañeros, para los que fueron previamente citados, a los efectos de este acta: Francisco Largo Caballero, en representación de la Unión General de Trabajadores; Jacobo Castro, por la Agrupación Socialista Madrileña; Wenceslao Carrillo, por la Junta Administrativa de la Casa del Pueblo, y los compañeros de esta entidad Cesáreo Valero, Celestino García, Carlos Hernández Zancajo, Francisco Cordero, Eleuterio Gallego, Tomás Romero, Domingo García, Moisés Ortega, Arturo Marcos, Juan Felles, Martín Rodríguez, Martín Hernández, Arsenio San José, Tomás Vivanco, Francisco Rodríguez, Vicente Pérez, Antonio Barrio Baquero, José Díaz, Joaquín Casajús, José de Alba, Martín Zapatero, Vicente Penadés Cerezo, José Rodríguez Incógnito, Jesús Salgeiro, Pedro del Gallo, Juan Díaz, Faustino Díez, Carlos Martín, Vicente García, Manuel González, Angel Martín, Miguel González Mata y los cobradores de la Sociedad.

Da principio la reunión a las once de la noche, bajo la presidencia del compañero Manuel González, y actuando de secretario Miguel González Mata.

El presidente da cuenta de que por acuerdo del Comité Ejecutivo y para hacer una nueva revisión de cuentas, seguida de un arqueo general de fondos, es para lo que se ha

convocado e invitado a asistir a las representaciones de los organismos nacionales.

El compañero vicetesorero formula una cuestión previa al compañero vicecontador, interviniendo Francisco Cordero, Celestino García y Largo Caballero, quedando la cuestión resuelta.

Joaquín Casajús expone el motivo que le indujo a dirigir la carta pidiendo la participación en la revisión anterior, pues entendía que para la buena marcha de la organización había que aclarar debidamente el ambiente enrarecido de la calle creado por la hoja publicada, preguntando al compañero Largo Caballero si la conoce.

Largo Caballero dice que conoce la hoja a causa de una denuncia que le fué hecha presidiendo en la última elección la Mesa de escrutinio. También dice que los que deben dar explicaciones concretas son los que están disconformes con las cuentas; considera el que sólo vienen a comprobar con todo detalle si estas cuentas están bien y son exactas.

Celestino García manifiesta que el motivo de la hoja fué sólo y exclusivamente por la suspensión de la Junta general acordada en directivas, y que respecto al voto particular lo presentaron porque en el balance de cuentas no se habían incluido algunas partidas de gastos, entre ellas:

Las partidas correspondientes a los cupones de la U. G. de T. pagados en marzo; las pelfizas de los cobradores, aunque este pago sea realizado el 13 de abril, y los gastos correspondientes a las elecciones de Comité Ejecutivo, y cuyas partidas ya sabe él tienen sus comprobantes, pero que, según sus cálculos, arrojaban la cantidad de más de dos mil pesetas. Con este motivo se suscita una amplia discusión, en la que intervienen varios

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 rebeldías que fueren. Anilinas, 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

compañeros, y se deduce que la discrepancia entre unos y otros es cuestión de detalle y forma, y que, por tanto, no hay nada punible contra la representación administrativa de la Sociedad.

José de Alba pregunta al compañero Celestino García si estos hechos que él cree anormales los denunció en la reunión de Juntas directivas.

Celestino contesta que no.

A éste también pregunta el compañero Caballero que si estuvo presente en esas Juntas directivas, contestando afirmativamente.

Caballero pide el acta de la reunión de Directivas del día 10 de abril y, después de examinadas, pide que le presenten el voto particular que se llevó a la General, y, después de enterarse, hace observar que hay una contradicción, pues en la Directiva formulan dichos compañeros voto particular por el aplazamiento de la Junta general, y el voto particular sólo se refiere a las cuentas, y pregunta a Celestino le aclare que cómo es posible que sin conocer ni haber revisado las cuentas pudo hacer afirmaciones sobre ellas, y cómo es que no ha dado cuenta de los errores que él supone que había en las citadas cuentas a la Comisión revisora, contestando el compañero Celestino que él no había dado datos a la Comisión, y concretándose exclusivamente a asistir a aquella reunión, de la cual estaba conforme.

Caballero pregunta también que si hay alguno que dude del dinero invertido por el Comité Ejecutivo, contestando Cordero que él no ha dudado de la honorabilidad de la Directiva, y que no considerará como exacto nada de lo que se diga fuera de aquí, y que nadie debe reservarse lo que tenga que decir en este momento. También manifiesta que él defendía el voto particular por entender que se debían revisar de nuevo las cuentas por otra Comisión que nombrara la Junta general.

Arturo Marcos indica al compañero Cordero que siendo él presidente de "La Velocidad", nadie miraba más que él los comprobantes, y que jamás se hizo arqueó alguno.

Romero pregunta a Cordero si se hace responsable de la hoja firmada por los compañeros Carlos y Celestino.

Cordero dice que él no podía contestar a esta pregunta, supuesto que ya había dos compañeros firmantes de la hoja, y que ellos serían los responsables.

Casajús pregunta cuál fué el motivo del aplazamiento de la Junta general, contestando los compañeros Manuel González, Angel Martín y Pedro del Gallo, quien entrega al

secretario una nota para que la lea, y que dice lo siguiente:

"El día 13 de abril, y para repasarlas, se me entregaron las cuentas por el compañero Angel Martín, a las tres de la tarde, en una prueba de imprenta. Estas cuentas, al repasarlas en el borrador de imprenta, se hacía al objeto de que una vez aprobadas por las Comisiones Directivas, estuviera confeccionada la forma y se ganaran unos días, necesarios éstos para que llegaran con tiempo a conocimiento de los asociados. Dada una rápida ojeada a la prueba de imprenta, pude observar errores de bastante consideración y, por si eran erratas de imprenta, pedí el borrador del que se había sacado la prueba. Repasado, lo primero que se destacó fué un error de suma de doscientas treinta y tantas pesetas; no se había dado ingreso a la partida de la suscripción de Nicolás Bernardo, importante, como habréis visto, 1.263,65 pesetas; ni los anuncios de revista correspondientes a "La Velocidad", en el mes de enero. No se había desglosado del capital total en existencia la partida de los gastos de fusión ya aprobados (partida que aún continúa sin sentar en los libros, pues si bien en



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

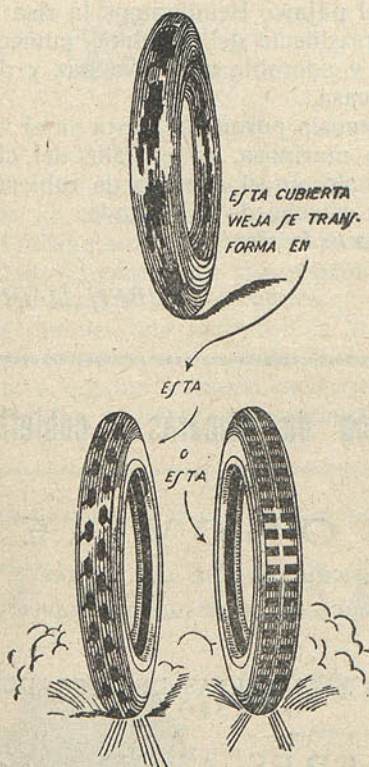
los nuevos se ha hecho el descargo total, no existe su comprobación en detalle), y, por tanto, el capital inicial no era el que se señalaba. Todo esto, unido a que, por dar el tanto por ciento correspondiente a cada gasto por separado, en todos había un error de fracción de céntimo, que al final hacía una cantidad de poca importancia, porque podría ser una variación de una o dos pesetas en perjuicio de una u otra sección, pero que en contabilidad no se puede admitir. Intenté subsanar estos errores, pero pronto me desengañé que era imposible hacerlo, porque eran cantidades que desde el principio alteraban el resultado y había que hacerlas de nuevo, labor que era imposible realizar en un transcurso de tan pocas horas como faltaban para Directiva, y por ello resolví el plantear la suspensión de la aprobación de cuentas y hacerlas de nuevo."

Cordero manifiesta que de esta nota se desprenden cargos para quien redactó las cuentas, y pregunta si se ha citado al compañero oficial de Secretaría, contestando el presidente afirmativamente, y que puede pasar a hacer las aclaraciones que considere convenientes.

Hace uso de la palabra el compañero Barrio, y manifiesta que, efectivamente, él reconoce que las cuentas podrán tener alguna equivocación, puesto que nadie es infalible y que a todos es fácil equivocarnos, diciendo que a él le parece que todo esto obedece a las pasiones despertadas con motivo de las elecciones, y que no puede ser responsable tampoco de que las cuentas se conocieran en la calle sin conocerlas la Directiva, pues afirma categóricamente que él no se las enseñó a nadie, y que sí es fácil que alguien las pudiera ver, ya que las tiene que hacer a la vista de todos los que entran en Secretaría, y no tienen siquiera un cajón donde guardar los documentos cuando él deja de trabajar.

Casajús indica que esto debe aclararse, e intervienen varios compañeros, deduciéndose que quien facilitó los datos a Celestino García fué Carlos Hernández.

El compañero Rodríguez Incógnito indica que debe hacerse la afirmación si existe algún compañero de Comité Ejecutivo que haya hecho uso indebido de los fondos sociales. Unánimemente se dice que no, y entonces se pasa a revisar los balances de cuentas con todos los comprobantes. Esta labor se hace espe-



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"

cialmente por los compañeros Largo Caballero y Cordero, con minuciosidad.

La Tracción Mecánica, después de la revisión con todos los comprobantes de gastos, ingresos, fianzas, resguardos de los Bancos, recibos de deudas, etc., se encuentran a satisfacción de todos los presentes.

En Tracción de Sangre, en los comprobantes del pasivo, o sea en deudas contraídas con "La Unión" por Sociedades que en la mayoría han desaparecido, existen algunas deficiencias en los comprobantes, que datan del año 1914.

Después de esta minuciosa inspección, pregunta el compañero Caballero si hay alguno de los presentes que no esté conforme con las cuentas presentadas por el Comité Ejecutivo, y el compañero Cordero indica que después de haberlas revisado y comprobado en la forma que se ha hecho esta noche por todos, que él está dispuesto a defenderlas en la Junta general, y que el que así no lo haga será un malvado, y no debe permitirse que se hable de inmoralidad, porque por ese camino se llevaría a la organización por derroteros perjudiciales para todos.

El compañero presidente vuelve a preguntar si existe algún compañero que tenga que decir algo en contra de las cuentas revisadas, o por el contrario se aprueban éstas.

Cordero contesta que se deben de aprobar, y ruega al compañero Celestino que retire el voto particular que impugnaba las cuentas.

José Díaz contesta que se debe decir la verdad, y la verdad en este caso es que las cuentas están bien.

Romero indica que todo lo dicho alrededor de las cuentas ha sido un banderín electoral, lo que niegan los compañeros Celestino y Cordero.

Acto seguido se dió por terminada la reunión a las cinco de la madrugada, de todo lo cual certifico en

Madrid, a 6 de mayo de 1926.—El secretario, *Miguel González Mata*.—Por la Unión General de Trabajadores, *Francisco Largo Caballero*.—Por la Agrupación Socialista, *Jacobo Castro*.—Por el Consejo de Administración de la Casa del Pueblo, *Wenceslao Carrillo*.

Compañeros que asistieron a la reunión y que dan su conformidad: *Francisco Rodríguez, Eleuterio Gallego, José de Alba, Tomás Romero, Arturo Marcos*, etc., etc. (Siguen las firmas.)

RISA

La risa es la sal de la vida. Generalmente los hombres risueños son sanos de corazón. La risa de un niño es como una loca música de la infancia. La alegría inocente se desborda en una catarata cristalina que brota a plena garganta.

¡Triste es aquel hogar donde no suenan las amables risas de una mujer!...

Los pensadores meditabundos no ríen porque viven en constante comunicación con lo infinito en una vasta serenidad. Los bandidos, hombres avezados al crimen, tampoco ríen en su vida zozobrantera y lívida, llena de hiel y de sombra; siempre van acompañados de un negro genio que mantiene en su espíritu el espanto y el odio.

El orgullo y la vanidad sonríen; la lujuria, la gula, el robo, pueden sonreír; la envidia no puede. Pálida y enferma, traga su propia bilis y está con el ceño arrugado, siniestro, como lo pintó el poeta latino, aplastado bajo la montaña del bien ajeno.

Bendigamos la risa.

Bendigamos la risa porque ella libra al mundo de la noche. Bendigámosla porque ella es la luz de la aurora, el carmín del sol, el trino del pájaro. Bendigamos la risa porque es la predilecta del rey Bebé, muñequito sonrojado y adorable que lleva paz y dicha a nuestra casa.

Bendigámosla porque ella está en el vuelo sutil de la mariposa, en el cáliz del clavel lleno de rocío, en el aderezo de rubíes que contiene el estuche de la granada.

Bendigamos la risa.

RUBEN DARIO

Reparación de cámaras y cubiertas

PARA

AUTOMOVILES

RECAUCHUTADOS DE LAS MISMAS

¡PERFECCIÓN Y ECONOMÍA INCOMPARABLES!

CAMARAS Y CUBIERTAS DE VERDADERA OCASION

TALLERES ALEMANES

SAN MARCÓS, 35 DPDO.-Teléf. 24-38 M

ESTE NUMERO ESTA CENSURADO

Biblioteca Nacional de España

MADRID

Técnica automóvil

LA DISTRIBUCION

Esta es una de las partes más importantes del motor, y de su buen funcionamiento depende la marcha segura y perfecta de éste.

La distribución no es otra cosa que el juego de válvulas que aseguran la aspiración y expulsión de los gases del cilindro, y, por tanto, que aseguran las funciones naturales del motor, correspondientes a los cuatro tiempos de que se compone el ciclo.

Ya dijimos anteriormente que para la aspiración y expulsión de los gases se levantan

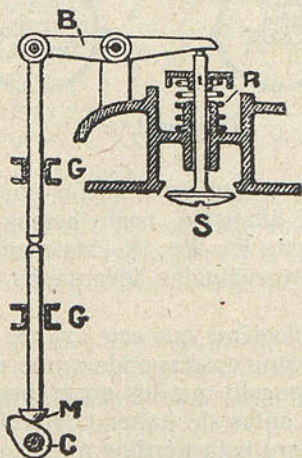


Figura 1.ª

las válvulas en el momento preciso, por medio de un mecanismo apropiado accionado por el mismo motor, y con este motivo hemos explicado el papel que desempeñan en este caso las alzas y los pulsadores.

Los piñones que producen la distribución están colocados en la parte de delante del motor, y quedan también encerrados en el carter; antes se hacían estos piñones de cue-

ro comprimido; hoy, generalmente, se emplean los de bronce. El piñón de accionamiento está directamente claveteado sobre la parte del árbol-manivela que sale por la parte de delante del carter y hace engranaje con otro piñón, que tiene doble número de dientes, con el objeto de reducir la mitad de la velocidad; sobre este piñón va montado el árbol de alzas. Hay que considerar varios casos que dependen de la colocación que tienen las válvulas en el cilindro: cuando las válvulas de admisión y escape están montadas en un mismo lado del motor, se une un árbol únicamente que tiene las dos alzas y que es accionado por un piñón; si las válvulas van situadas una a cada lado del motor, hay dos piñones accionados colocados simétricamente, sobre cada uno de los cuales va montado un árbol con su alza correspondiente. Otro caso es el en que la válvula se acciona por arriba y abriéndose de arriba abajo; en este caso, a menos de colocar el árbol de alzas encima del motor, es necesario recurrir a otra disposición llamada "culbutor", cuyo funcionamiento se comprende fácilmente con sólo examinar con algún detenimiento la figura 1.ª En resumen: los culbutores son simples palancas que cambian el sentido del movimiento.

En esta disposición, el alza C levanta el martillo M, que por medio de la palanca B, cambiando el sentido del movimiento, hace presión sobre la espiga de la válvula S; G G son los resbaladores que guían el movimiento del pulsador; R es el resorte o muelle de atracción de la válvula.

Es fácil de comprender que el perfil de las alzas tiene una gran influencia en el rendimiento del motor, porque es la que decide siempre, y a la vez, el tiempo de apertura y cierre de la válvula; es decir, la duración del tiempo que está levantada la válvula y la altura a que ésta se levanta de su asiento. De estos diversos factores depende la cantidad

TALLERES IBÁÑEZ

Acumuladores - Dinamos - Magnetos

Perfección y garantía de toda clase de trabajos de electricidad

PONZANO, 12.—Teléfono 2753 J.

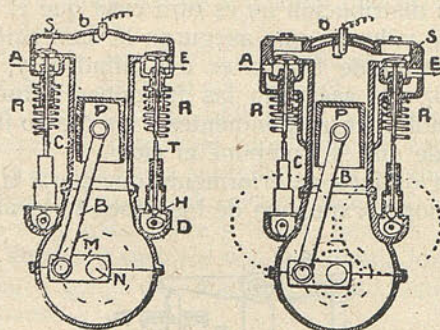


de gases aspirados, un mejor aprovechamiento y su mejor evacuación, por último.

Está admitido teóricamente que cada una de las operaciones del ciclo a cuatro tiempos tiene la duración semirrevolucional del árbol-manivela, o sean 180° , pero no es completamente exacto; por rápidas que sean las operaciones de llenar el cilindro y de la evacuación de los gases, que no duran más que algunas décimas de segundo, éstas se miden por un tiempo apreciable, si se toma como punto de comparación el tiempo que el pistón emplea en realizar su carrera, o, lo que resulta igual, el árbol-manivela en dar media vuelta sobre sí mismo. Es necesario en este caso, para que puedan cumplirse las operaciones en el momento deseado, y que no se produzca ninguna perturbación en la marcha del motor, que ciertos movimientos de las válvulas se hagan por anticipado, y otros, por el contrario, con algún retraso.

Mencionaremos algunos resultados prácticos. La válvula de admisión se abre 20° después del punto muerto superior, y este ángulo de 20° se mide por el ángulo que hace la manivela en el tiempo real de abertura con la vertical, que es el tiempo teórico de abertura. Dicho de otra manera: el pistón ha recorrido ya una parte de su carrera descendente cuando la válvula de admisión se levanta. Asimismo el pistón ha comenzado ya su carrera ascendente cuando la válvula se cierra, y esto permite las cilindradas más nutridas; se comprende, en efecto, que la inherencia de la corriente gaseosa aspirada pueda hacer que la admisión se produzca todavía realmente, cuando el pistón ha pasado ya el punto muerto inferior y comienza su trabajo de compresión. Esto constituye lo que se ha convenido en llamar el retardo a la admisión. Pasemos al escape: a éste se le da

un avance medio de 45° , es decir, que la válvula de escape se abre antes que el pistón llegue al punto muerto inferior después de su carrera motriz, evitándose así el trabajo de contrapresión que se produciría si la apertura no tuviera lugar más que en el momento teórico. El escape se cierra cerca de los 10° , después de comenzado el tiempo de aspira-



Figuras 2.ª y 3.ª

ción teórica; ésta es la razón por la que la válvula de admisión, como hemos dicho, no se abre hasta los 20° ; de esta manera no están las dos válvulas levantadas al mismo tiempo.

Indudablemente que este avance a la apertura de escape corresponde a una pérdida de potencia, puesto que los gases pueden escapar fuera antes de haber cumplido todo su trabajo; pero esta pérdida es la que podríamos llamar parte del fuego. Es conveniente recordar que los avances y los retrasos se producen, próximamente, en los momentos en que la velocidad del pistón es nula, toda vez que éste cambia su sentido de marcha en cada punto muerto; un ángulo de 10° , 20° o 45° , corresponde a una pequeña fracción del desplazamiento lineal del pistón; por tanto, éste



¡ A T E N C I O N !

Nueva fábrica de zuecos, escarpines y botas con piso de madera, y otros artículos. Acudid a esta Casa a hacer vuestras compras.



Jerónimo de la Quintana, 2 (Antes Rodríguez San Pedro)

M A D R I D

está muy cerca de terminar su trabajo cuando se abre el escape. Además, hacia el término de la carrera la presión sobre el pistón ha disminuído considerablemente, y, por otra parte, la dirección de la biela está muy inclinada sobre la de la manivela, y, por consecuencia, el brazo de la palanca de la fuerza es muy reducido. Como se ve, todo concurre a hacer el fin de la carrera de explosión bastante ineficaz, en lo que concierne al desarrollo de la potencia motriz, que se utiliza más con un escape anticipado.

Para que nuestros lectores se den una idea exacta del motor y el que ocupan cada uno de los órganos que hemos ido describiendo, damos las figuras 2.^a y 3.^a.

C es el cilindro; P, el pistón; M, el berbiquí girando alrededor de N; S, las válvulas levantadas por las alzas D, por medio de los martillos H y de las varillas pulsadores T y atraídas sobre su asiento por los muelles antagonísticos R. La admisión se hace por la abertura A; el escape, por E, y el encendido se hace por medio de la bujía b.

En la figura 2.^a, las válvulas están cerradas, el pistón sube (suponiendo el caso general de un motor girando a derechas), y es la compresión.

En la figura 3.^a, los círculos de puntos representan los piñones de distribución; el piñón pequeño está acuñado al árbol motor; los piñones grandes de doble diámetro (que reducen la velocidad a la mitad) están montados sobre los árboles de alzas.

RICARDO YESARES BLANCO

Ingeniero mecánico electricista.

La huelga minera inglesa

Un estudio interesante.

La huelga minera inglesa, que preocupa actualmente a Europa y a todos los países del mundo, por las derivaciones que en el orden social y económico pudieran producirse, ha tenido un largo período de gestación. Tanto el Gobierno como los organismos patronales y obreros estudian la cuestión, exponiendo al país sus puntos de vista, sobre un problema que, por afectar profundamente a la vida nacional, tenía que ser resuelto, no de manera transitoria, sino definitivamente.

Entre los medios propuestos para resolverlo, merecen citarse, por su imparcialidad, los recomendados por la Comisión encargada de informar sobre la situación de la industria carbonera en Inglaterra. Esta Comi-

sión terminó su trabajo en marzo último, y su informe constituye un volumen de 300 páginas. Es bien interesante en estos momentos conocer un trabajo que desentraña todo el problema minero inglés.

La revista *Informaciones Sociales*, el órgano de la Oficina Internacional del Trabajo, que se edita en Madrid, publica un amplio análisis de dicho informe, cuya lectura permitirá juzgar con imparcialidad un problema que tanto apasiona a los elementos que se interesan en las cuestiones sociales.

Divide la Comisión el trabajo en la siguiente forma: Reorganización, o sea medidas que se pueden adoptar en favor de la industria, por lo que se refiere a la propiedad y fusión de las minas, colaboración de las industrias, trabajos de investigación, distribución y mano de obra, problema urgente, o sea medidas a adoptar teniendo en cuenta la grave crisis del momento, y conclusiones, entre las que figuran tres puntos esenciales, que son: desarrollo de la explotación del carbón y mejora en la calidad, aplicando más ampliamente los métodos científicos, y estrechamiento de las relaciones entre patronos y obreros. Considera por último la Comisión que, si se resuelven estas cuestiones en la forma aconsejada, la industria del carbón volverá a ser una fuente considerable de riqueza para el país.

Para automovilistas

Libros nuevos.

SANCHIZ:

Manual del Chófer: 8 pesetas.

MORTIMER - MEGRES:

Las «pannes» del automóvil: 8 pesetas.

LIBRERIA DOSSANT

Plaza de Santa Ana, núm. 9, y principales de Madrid y provincias.

¡¡CASA CODES!!

Michelin - Dunlop - Good Rick.

Accesorios de Automóvil.

Neumáticos de ocasión.

BARATÍSIMO

CARRANZA, 20

Biblioteca Nacional de España

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.

* * *

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

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

* * *

Para evitarnos confusiones y no pocos perjuicios a los asociados, rogamos a éstos llevar 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".

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.

NECROLOGÍA

La crónica negra ha sido implacable con nosotros en el mes de mayo. Tenemos que lamentar el fallecimiento de nuestro entrañable amigo y buen compañero Bonifacio Esteban Cubero, reseñado con el núm. 507 de asociado. Este malogrado compañero tuvo la desgracia de volcar con el carruaje que conducía cerca de Galapagar, a consecuencia de un falso viraje, falleciendo en el acto. Uno más que desaparece víctima de la ingrata profesión, tan vejada como peligrosa para quienes la ejercemos. Nuestro desdichado amigo Bonifacio, además de ser un excelente asociado, se distinguía como un excepcional padre de familia. Deja en el mayor desamparo a su dolorida esposa y varios hijos, a quienes testimoniamos nuestro más sincero pésame.

* * *

También tenemos que lamentar el fallecimiento de nuestros asociados Antonio Magán, Luis Fernández, Cecilio Goiri, Agustín Retuerta y una hija de Emilio Perea Burgos.

A las respectivas familias les enviamos la expresión sincera de nuestro sentimiento.

El descanso es del trabajo, como los párpados son de los ojos.

El hombre, cuando es animal, es peor que el animal.—*Tagore*.



LOS CONDUCTORES DE ÁVILA

Nuestros entrañables compañeros de la Junta directiva de la Sociedad de conductores de Avila con la bandera de "La Unión" de aquella localidad, que celebraron el aniversario de su fundación el 16 del próximo pasado.

ECOS DE PROVINCIAS

PEDRO DEL GALLO, MANUEL GONZÁLEZ Y MANUEL HERRERO, EN ÁVILA

Previamente invitados por los compañeros de la Sociedad de *chauffeurs* de Avila, fueron a aquella localidad, el 16 del próximo pasado, nuestros compañeros Manuel González, Pedro del Gallo y Manuel Herrero. También fué invitado nuestro secretario, Angel Martín, que no pudo asistir, por tener que permanecer en Madrid a causa de sus muchas ocupaciones.

Los compañeros de Avila pretendieron celebrar la reunión conmemorativa del aniversario de la bandera de su entidad, no consiguiéndolo por causas ajenas a su voluntad. No obstante los inconvenientes para la celebración del acto, nuestros confraternales amigos celebraron una comida íntima en el puen-

te "Adaja", donde, confundidos los compañeros de Madrid con los de Avila, fraternizaron en franca camaradería, resultando un acto simpático, en el que quedaron selladas e inconfundibles nuestras relaciones de inquebrantable compañerismo.

Una vez más nos ofrecemos gustosísimos a los camaradas de Avila, que, con su unión y constancia, saben merecer el aprecio de todos los obreros conscientes.

INTERESANTE

Conviene a todos los chauffeurs que deseen adquirir informes relacionados con la Casa STUDEBAKER, se dirijan al compañero José Millán, Marqués del Riscal, 7. (Agente oficial de la Casa.)

UN EJEMPLO DE LA HUELGA INGLESA

Suponemos que nuestros asociados habrán leído en la Prensa diaria todas las incidencias de la huelga que durante varios días ha suspendido la vida de la nación inglesa y ha preocupado a los gobernantes de los demás países europeos; pero como el conflicto ha sido de inigualada magnitud, queremos que conste nuestro modesto comentario en las páginas de TRANSPORTE, periódico que an-

te todo es obrerista, es decir, defensor de la clase obrera.

La industria minera había ido decayendo en Inglaterra desde la guerra europea; en las tres cuartas partes de las explotaciones existían pérdidas. (No hay que olvidar que la palabra "pérdida" no tiene aquí su verdadera acepción, puesto que significa "menos ganancia" de la deseada, o sea lo que le sucedía a cier-

FIGURAS DE LA GRAN HUELGA INGLESA



Las tres figuras más salientes del movimiento huelguista inglés: Mr. Thomas, Mr. Ramsay MacDonald y Mr. Arthur Henderson, que, como miembros directores del Consejo General de los "Trades Unions", declararon la huelga general, que ha dado un éxito definitivo al paro más grandioso que registra la Historia.

to empedernido jugador, que razonaba diciendo: "He jugado durante dos horas, y como en este tiempo, si se me hubiera "dado bien", habría ganado quinientas pesetas, y en realidad no he ganado más que ciento, resulta que he perdido cuatrocientas." Se llevaba veinte duros a casa, y se quejaba de su mala suerte.)

Como los patronos mineros, y aquí conviene recordar que los obreros mineros forman en Inglaterra la octava parte de la población total del país, no ganaban lo que su ambición les marcaba, no hallaron otro medio más eficaz que el de rebajar los jornales y aumentar las horas de trabajo; los obreros no admitieron esta rebaja ni este aumento, y surgió la huelga, que, como siempre sucede, se provocó por la ambición, que fué siempre la divisa de los capitalistas.

Existe en Inglaterra una Comisión encargada de asesorar en todo cuanto se relaciona con la industria carbonera, y esta Comisión, con ecuánime imparcialidad que la honra, emitió en marzo pasado un informe, en que daba las posibles soluciones a la crisis minera, entre las cuales no figuraba ni la rebaja de salarios ni el aumento de jornada, sino todo lo contrario: estrechar las relaciones entre obreros y patronos y aplicar a la explotación de las minas los métodos modernos que rinden más utilidad con menos esfuerzo material.

El Gobierno no atendió a esta Comisión, quizá por la presión de los patronos, y se limitó a preparar diversas oficinas de *voluntarios*, con los que pretendía regular el abastecimiento del país, y poco después, de que los tipógrafos del *Daily Mail*, dando altísimo ejemplo de solidaridad, se negaban a componer el artículo "Por el rey y por el país", porque perjudicaba a la clase obrera, se reunían los directivos de las Trade-unions para tomar el plan decisivo, asistiendo 400 delegados, que representaban a 200 trade-unions, con cinco millones de obreros. ¡La quinta parte de la población de España!

En esta reunión se acordó la huelga de los mineros, que habían de secundar paulatinamente las demás profesiones; de las primeras fueron los obreros del transporte, ferrocarriles, marineros y *chauffeurs*.

Y allá fueron a la huelga estas primeras falanges proletarias, paralizando la vida del país y viéndose apoyadas por los trabajadores todos, que en las demás naciones sólo esperaban la orden de suspender el trabajo, en solidaridad con los ingleses. No quisieron ser extremistas, y no lo fueron, puesto que en un movimiento de esta importancia apenas hubo sangre, lo cual dice mucho en favor de aquellas organizaciones.

Los banqueros hicieron esfuerzos por que no bajase en los mercados el valor de la libra esterlina, y tras unos días de alarma, tropas con cañones en las calles, protestas de los burgueses que veían perturbada su cómoda vida y toneladas de tinta de imprenta gastada en los más diversos comentarios, llegó la contraorden de los directivos de las Trade-unions, disponiendo la vuelta al trabajo.

Volvieron casi todos, tan obedientes a esta orden como a la de huelga, y si bien cuando estas líneas se escriben los mineros no han reanudado sus faenas, puede considerarse virtualmente terminada la gran huelga con la victoria de los obreros, si bien luego los patronos no han cumplido las ofertas que hicieron en los primeros momentos.

Ha sido la jornada inglesa una especie de tanteo para medir las fuerzas entre las masas proletarias y los medios coercitivos que el Gobierno tiene en sus manos, y este tanteo ha demostrado que aproximadamente ambas fuerzas son iguales, lo que debe constituir una alegría para nosotros.

Una alegría, pero también una profunda lección, que es la de la disciplina, jamás perturbada, que los obreros ingleses han demostrado durante el movimiento; nosotros, los obreros del transporte de Madrid, hemos de fijarnos en esta cualidad sobresaliente que la huelga inglesa ha tenido: la DISCIPLINA. *DISCIPLINA*, sin la cual no es posible a ninguna organización tener vida próspera ni realizar grandes actos en favor de la masa proletaria.

El conflicto de la casa "S. E. C. R. E. A."

Como saben nuestros lectores y asociados, en la casa industrial "S. E. C. R. E. A." ha surgido un conflicto, que motivó una Junta general extraordinaria de la organización de los Obreros del Transporte.

En esta casa industrial, desde su constitución han venido trabajando los conductores por el sistema que los franceses denominan a "forfet", o sea por medio del alquiler de los coches. Estos conductores tenían pactado con la Empresa un contrato verbal, por el que tomaban en alquiler los autos al precio de 23,50 pesetas por día y durante todo el año, dejando al criterio de los conductores el poder aumentar esta cuota en la época del año más propicia para ello, para compensar la disminución que se hacía en aquella otra en que el trabajo disminuiera.

El día 7 del pasado mayo, y sin previo aviso al personal, la Empresa indicó a sus alquiladores pagaran 27,50 pesetas diarias

los meses de mayo y junio, 23,50 pesetas julio y 17,50 pesetas agosto y septiembre. Ante esta actitud de la casa, el personal se manifestó contrario a ello, y decidió no sacar los coches en estas condiciones, y después de unas cuantas gestiones infructuosas entre el personal y la Empresa, tramitadas al margen de la organización.

Reunido el personal, unánimemente acordó solicitar la intervención de la colectividad en el problema. El Comité Ejecutivo llevó el asunto a la General, y la Asamblea extraordinaria, después de una amplia discusión, acordó conceder un voto de confianza al Comité para que procurara resolver el asunto a base de jornal y jornada.

Con motivo de este asunto sufrieron molestias algunos compañeros.

Los compañeros que trataron con la Empresa, viendo la realidad de los hechos y ateniéndose a las circunstancias y buscando el mal menor para la organización y los obreros de la casa cuyo conflicto se ventilaba, solucionaron el asunto de la mejor manera que pudo hacerse en aquellos momentos.

Saliendo los coches a trabajar con el mismo sistema de trabajo que anteriormente tenían, con una mejora económica en el alquiler y accediendo la Empresa a las pretensiones que el personal solicitaba antes de la intervención social de la colectividad.

La Sociedad, por tanto, ha tenido un triunfo dentro del medio en que nos desenvolvemos, puesto que ha conseguido de la Empresa, con su intervención, lo que los individuos solicitaron por sí solos.

El conflicto llegó a la colectividad en un estado enfermizo, y si bien los deseos de todos eran conseguir el salario y jornada, la realidad impone otras cosas que a veces no son nuestros deseos.

El hecho más significativo de este asunto, aparte algunos perjudicados, como siempre ocurre en estos casos (de lo que somos los primeros en lamentar), el hecho en sí de mayor trascendencia ha sido la enseñanza que del caso se desprende.

Es uno de los varios conflictos planteados por el personal sin el asentimiento ni la iniciación de la colectividad, y que luego, cuando toma derroteros algo estridentes, se le entrega a la dirección de la entidad. Y eso no puede ser, ni debe permitirse más.

Conflicto que plantee el personal por sí y ante sí, debe ser rechazado de plano. Los conflictos deben nacer de las Directivas responsables; de lo contrario, la Sociedad tiene que inhibirse.

Lo más importante de la colectividad es la disciplina, y sin ésta y una reflexiva táctica en el planteamiento fracasan todos los movimientos huelguísticos. La desdichada realidad del momento, la poca reflexión de unos y otros pudo llevarnos a contratiempos graves para la organización. Por eso, y ante la enseñanza que nos ocupa, debemos procurar en lo sucesivo atender a la disciplina, y no apartarnos de la táctica que preconizan nuestros principios. Y evitaremos muchos descalabros.

Es difícil usar con moderación un poder sin límites.—Marco Aurelio.

Garaje Fénix

Lagasca, 130

El más económico.

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

REGALOS POR TICKETS

¡¡¡Chauffeurs!!! *Antes de asegurar vuestro automóvil y comprometeros a hacerlo, pedir condiciones y precio al apartado 12.322, Madrid, e inmediatamente, y sin compromiso por vuestra parte, recibiréis toda clase de detalles.*

¡¡NO OLVIDARLO!!

Haciendo esto encontraréis grandes beneficios, y al mismo tiempo defendéis vuestros intereses.

Apartado 12.322.—MADRID

Por exceso de original no publicamos la «Suscripción voluntaria para sufragar los gastos del traslado de los restos de Nicolás Bernardo, muerto violentamente en Galapagar».

GRAN GARAJE MODELO

DE

CARLOS BERLANGA

IAULAS INDEPENDIENTES

ZARAUZ (GUIPÚZCOA)

Biblioteca Nacional de España

GUIA DEL AUTOMOVILISMO

POR ORDEN ALFABÉTICO

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

Agencia automovilista de Marcos. San Felipe Neri, 4.

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

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

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

Adolfo Hernández. Garage Castilla. Cabinas independientes. Reparaciones. Gaztambide, 11. Teléfono 868 J.

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

Autógena Paradinás. 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 Torre-gó. 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 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 «Sell». 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 Vulkí. 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.

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

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

VICTORIA. Manufactura de caucho. Goya, número 67.

Sociedad Española de Elementos Industriales «Olgontra». Carranza, 16. Teléfono 20-23 J.

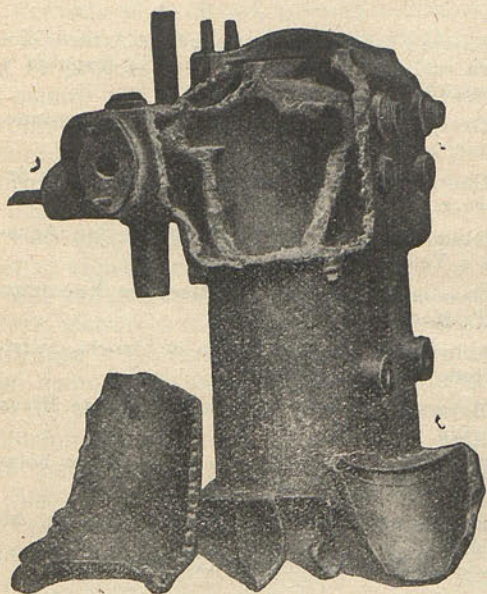
Representación de automóviles de Carlos de Salamanca. Paseo de Recoletos, 14.

Valbuloils. Almacenes, García de Paredes, 22.

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

Soldadura Autógena y Eléctrica

AUTOGENA MARTINEZ



Especialidad en carters de aluminio y culatas de automóvil.

□ □ □

Soldaduras garantizadas en cigueñales, coronas y chasis.

□ □ □

VENTA A PLAZOS DE
INSTALACIONES PARA
SOLDADURA AUTÓGENA

Vallehermoso, 9.--Teléfono 11-26 J.

MADRID

ANTONIO SANCHO

NEUMATICOS Y MACIZOS

GOODRICH

PIRELLI

GOODYEAR

Depósito de los aceites Vacuun Oil

Ventas al por mayor y menor,



Exportación a provincias.

Lagasca, núm. 55.--Teléfono 105 S.

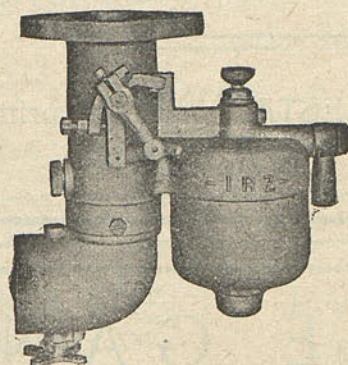
GRAN GARAJE UNIVERSAL SAN SEBASTIÁN.

El preferido por sus condiciones.

AGENCIA BERLIET

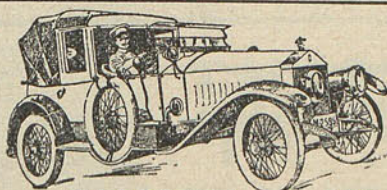
Carburador Español "I R Z"

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



Unico 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.

Artículos generales para Automóviles

NEVEU, BRUNET Y C.^a

Teléfono 18-72 J.

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

Dirección telefónica:

Plaza de Santa Bárbara, 6 duplicado
M A D R I D

NEVEU MADRID

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.

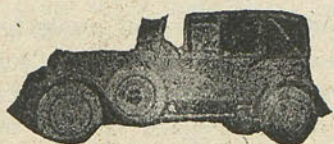
Teléfono 22-87 J.

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



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.

TRANSPORTE LA PALMA ESPAÑOLA

PUBLICACION MENSUAL

FÁBRICA DE GORRAS

SUSCRIPCIÓN:

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

Número suelto: 50 céntimos.

SPECIALIDAD en las de CHAUFFEURS

30, PLAZA MAYOR, 30

M A D R I D



NUEVO LOCAL DE LOS

TALLERES "VULKI"

La casa que mejor repara los neumáticos

ZURBANO, 64

Telefono 23-83. J.

TEXACO



PARA LOS MECANICOS DE AUTOMÓVILES

Encargados por la C.^a PETROLIFERA HISPANO-AMERICANA, establecida en la calle del Marqués de Cubas, núm. 1, que son los Representantes y únicos distribuidores de los renombrados aceites TEXACO, que fabrica la THE TEXAS COMPANY, de Nueva York, de difundir la venta de los citados aceites, que ya tienen bastante importancia en España, hemos logrado unos descuentos especia-
lisimos, que queremos redunden en beneficio de vosotros mismos, en vez de emplearlos en gastos de propaganda y publicidad.

Los aceites TEXACO, en los Estados Unidos de América, principal productor de lubricantes, se encuentran por su fama a la cabeza de todas las marcas, y son considerados tan buenos, por lo menos, como los mejores que se conocen. La venta de los mismos es enorme, y no hay razón para que en España también no consigan el puesto preferente que han obtenido en América.

Se trata ahora de hacer una intensa campaña para que prueben y empleen los lubricantes TEXACO todos o la mayor parte de los mecánicos, en la seguridad de que cuando lo conozcan comprenderán la superioridad de los mismos.

En vez de emplear grandes sumas en publicidad y propaganda, como ya antes indicamos, hemos conseguido de la Compañía TEXAS una respetable cantidad, que al concedernos con el aludido objeto la traducimos en unos descuentos que deberán entregarse a los mecánicos, en todo garaje o almacén en donde se adquieran los lubricantes TEXACO, y consistirá en un *20 por 100 del importe de las facturas*.

No dejad, pues, de reclamar, al adquirir nuestros lubricantes TEXACO, el citado *20 por 100*, que es exclusivamente para los mecánicos, y que ya al vender nuestros productos concedemos a todos los garajes y almacenistas con este objeto.

¡ATENCIÓN!

Utilidad que percibirán los «chauffeurs» y mecánicos con los aceites TEXACO, según la forma en que verifiquen las compras, a razón del *20 por 100* sobre el importe neto en factura, a saber:

20 por 100 en barriles, por cada 100 kilogramos	72,00	pesetas.
Idem id., en 1/2 barriles, idem id.	74,00	"
Idem id., latas de 17 kilogramos (petroleras), en cada lata	13,00	"
Idem id., latas de cinco litros, en cada lata	4,00	"
15 por 100 en latas de dos litros, en cada lata	1,25	"

PIDAN NUESTROS TEXACOS MOTOR OILS, flúido, semiflúido, semiespeso, espeso y extraespeso, valvolina y grasas consistente y esponjosa, en todos los principales garajes de la plaza de 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 tusol 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.

== SHELL ==

LA GASOLINA PERFECTA



El mejor carburante y de mayor rendimiento

SOCIEDAD PETROLÍFERA ESPAÑOLA

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

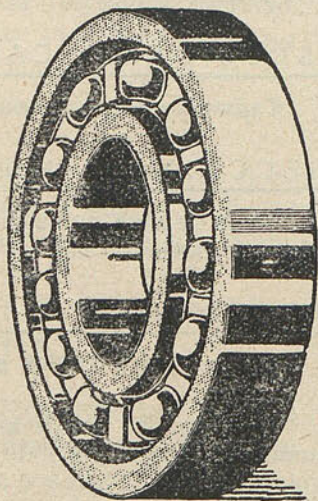
PASEO DE RECOLETOS, NUMERO 6

Cojinetes de bolas R. A. F.

Amortiguadores R. A. F.

Rueda amovible R. A. F.

..... ACCESORIOS



JOSE URIA

Paseo de Atocha, núm. 17. - MADRID

Se envían catálogos

SASTRERIA DE SPORT

MOISÉS SANCHA

(S. A.)

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

Sección de porteros

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

Sección de criados

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

Sección de cocheros y lacayos

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

Sección de chauffeurs

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

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

14, CALLE DE LA MONTERA, 14

MADRID - Teléf. 20-08 M.

VIGOSOLINA

INDISPENSABLE EN TODOS LOS AUTOMÓVILES

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

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

El Cafeto, 33 por 100; La Fama, el 32; Omnibus de Madrid, el 29; Pescaderías Coruñesas, el 28; Parque de Sanidad, el 23,50; Viena Capellanes, el 27; Comandancia de Intendencia, el 38; «El Imparcial», 30 por 100; Loder, de E. y R. Amaré, el 40 por 100; «El Cañarras», 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 cicler, 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 cicler.

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 R. 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**