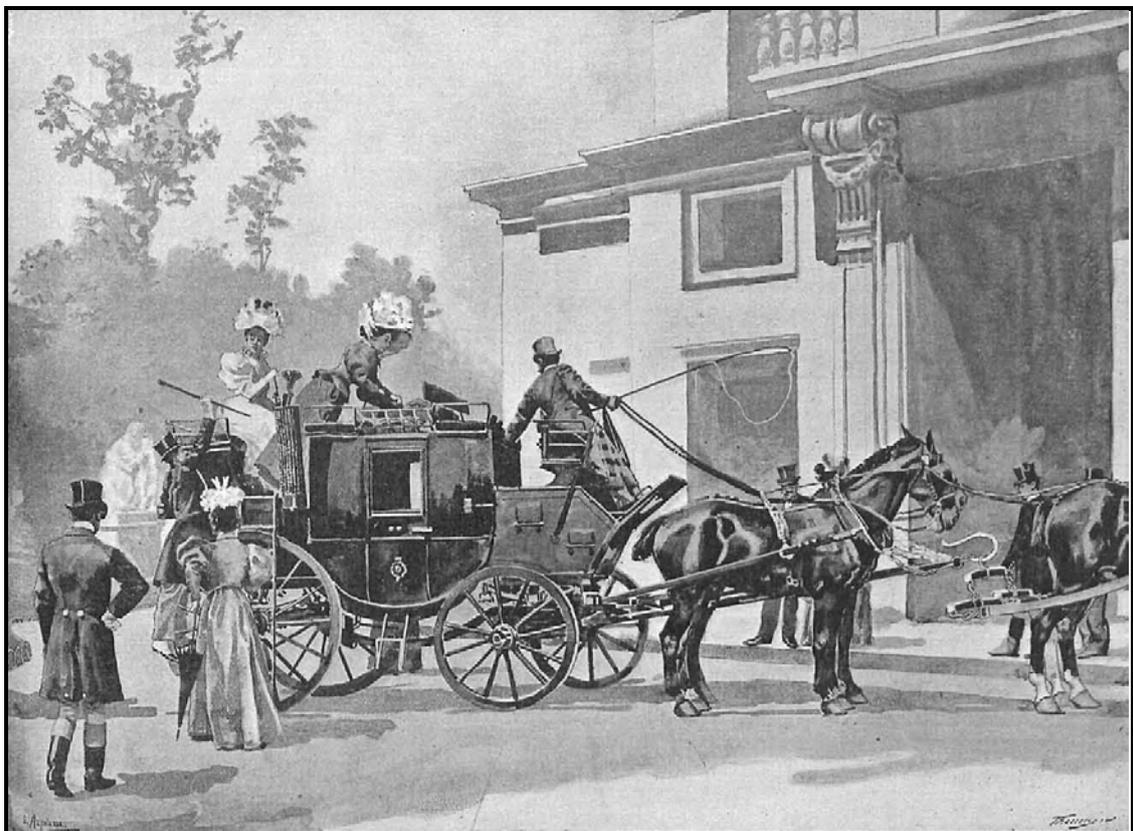
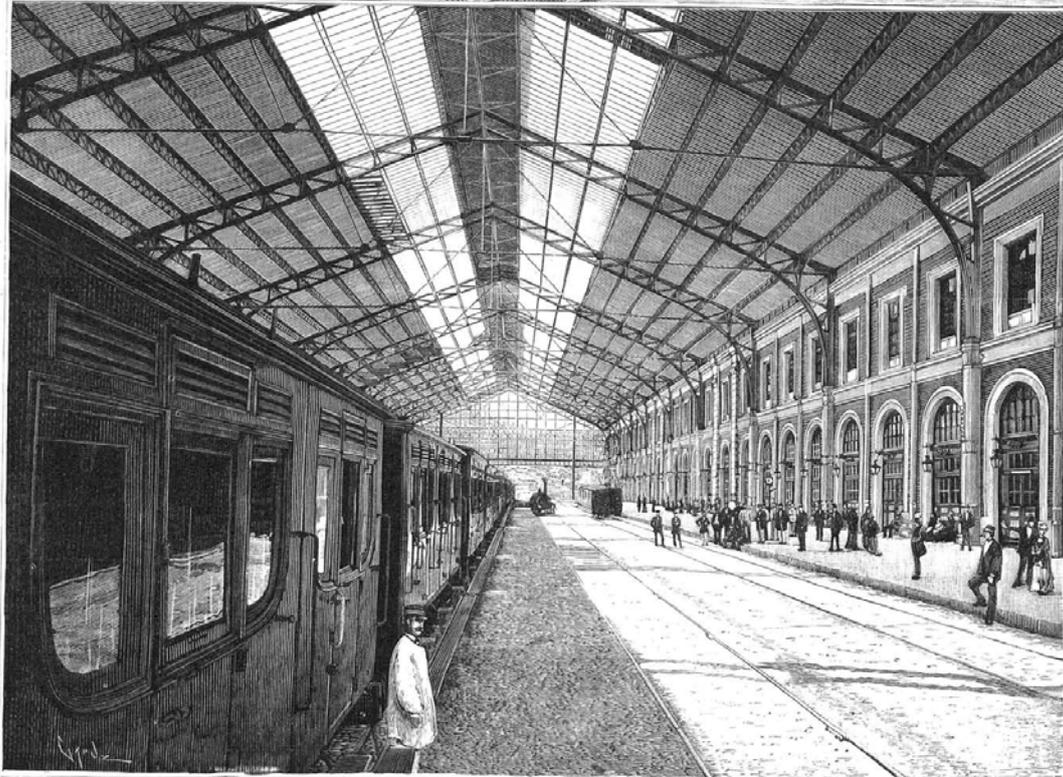


EL TRIUNFO DEL AUTOMOVIL y DE LA VELOCIDAD

Jacinto Contreras Vázquez



MADRID.—NUEVA ESTACION DEL FERRO-CARRIL DEL NORTE.



FACHADA PRINCIPAL DEL EDIFICIO.—INTERIOR DEL ANDÉN.

Fotografías de Laurent.



LA FORD MOTOR IBERICA ES UNA EMPRESA ESPAÑOLA

la Ford Motor Ibérica y a la creciente actividad de su fábrica en Barcelona, se debe gran parte del actual florecimiento de la industria del automóvil en España.

La Ford Motor Ibérica no es una mera importadora de autos extranjeros, sino que importando las piezas, monta y termina sus coches y camiones en Barcelona, los vende en toda España y aún exporta a Portugal, Africa del Norte e Italia.

Son españoles la casi totalidad de sus 500 empleados de oficinas y obreros. Gran parte de su capital es español y en España quedan los beneficios del vendedor y en gran proporción los del fabricante. Los impuestos y derechos de Aduana que se pagan al Tesoro español representan una cifra considerable.

Así el 58 % de lo que el comprador de un Ford paga queda en España.

La otra parte queda reducida al mínimo indispensable para que Ford pueda extender sobre ella el crédito y el prestigio mundial de su nombre.

Por esto afirmamos que la Ford Motor Ibérica es de derecho y de hecho una empresa Española.

SEVILLA Y BARCELONA
FACTORYS AUTOMOBILES
FORDSON LINCOLN
FORD MOTOR IBERICA - Barcelona

LA ILUSTRACIÓN ESPAÑOLA Y AMERICANA. 08-01-1904, pág. 8.

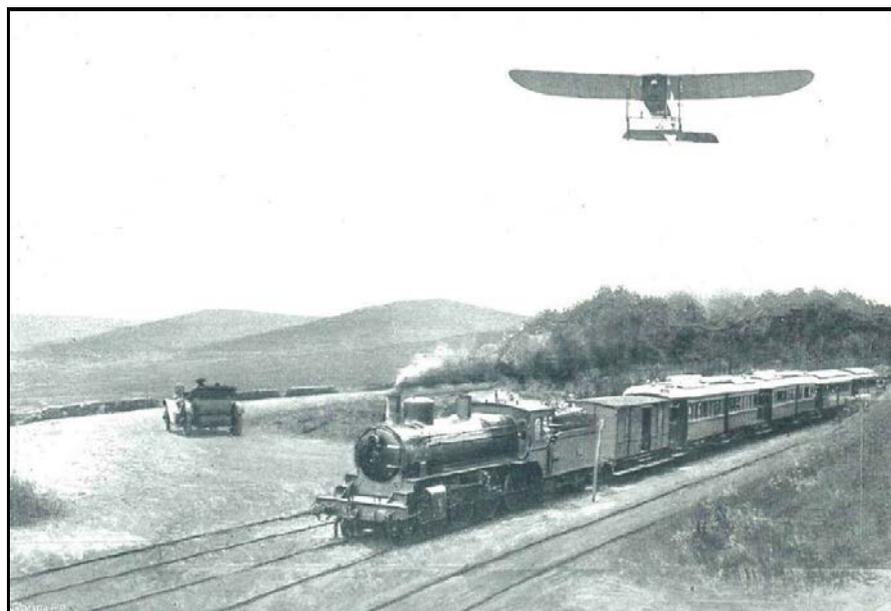
Carruaje de caballos y Automóvil

Año nuevo, dibujo de Daniel Perea. Pág. 6.

Tan sencillo y natural como ingenioso es el símbolo que ha interpretado magistralmente en su dibujo Daniel Perea. El viejo armatoste del coche de alquiler que lleva el número 1903 se aleja al desmayado paso del jamelgo matalón, mientras avanza majestuoso é imponente el automóvil 1901 á toda velocidad. (¡Quién no ve la exacta correspondencia que existe entre los dos vehículos que se cruzan en su camino y los dos años que se suceden en el tiempo?



EL TRIUNFO DE LA VELOCIDAD



Alguna vez, paseando por la Puerta del Sol, por la calle de Alcalá, por la de Sevilla —¿quién se libra en Madrid de esta complicidad tan alegre, tan pintoresca con el vagabundo y con el desocupado callejero?—, he pensado en el trabajo que costaría variar el ritmo de nuestra gente. Como casi nunca puede decirse que camina, sino que va por la calle—y en muchos casos menos aún: se limita a estar en la calle—; como esta simple y cómoda actividad es para ella hacer algo, y hay tantas cosas, comenzando por las mujeres y el cielo, que contribuyen á convertir las aceras en oficina, centro de recreo y de espectáculos; como toda contemplación exige reposo, calma, y nuestra gente no se cansa de contemplar, imagino el trastorno que sufriría si un acontecimiento cualquiera la obligara á acelerar el ritmo. El reposo y vagar que observáis en Madrid llene explicaciones tan distintas que, unas veces, os recordará el jardín de Academo y los diálogos peripatéticos, y otras, el ir y venir de aquel perro humorista de un cuento de Clarín.

No hay que hablar de la España campesina, ni es preciso simbolizarla en el segoviano de gramática y de pañosa parda que con tanta crueldad nos pinta Zuloaga. El labriego, el jornalero, el número en filas harán el esfuerzo necesario y marcharán á la velocidad que les impriman.

Hasta llegar a ellos, que en realidad se hallan parados, estáticos. tienen que moverse muchos y marcarles el ritmo con el ejemplo.

En Julio de 1911. días antes de la guerra, hice un viaje, ligero, á París y á Londres. Lino cuantos años sin ver París me permitían juzgar del cambio experimentado por la gran capital francesa en los últimos tiempos. Las cosas eran las mismas, El encanto de las perspectivas y el carácter, conseguido o fuerza de vigilar, de conservar las bellas tradiciones urbanas no se había alterado en nada. Otras modas en los escaparates, otros títulos en los carteles, oíros gritos en los bulevares; pero en el fondo, igual. Lo único que observé fué un movimiento más rápido en toda la vida exterior, la que puede apreciarse en calles, estaciones, muelles. Desde la marcha de los automóviles al tráfico del Sena, desde el tránsito por los barrios trabajadores basta las diversiones en los parques. Todo revelaba la obsesión, el vértigo--ó la necesidad de la velocidad. Era visible que París había acelerado su ritmo. Londres, superior en número y cavidad y en tantas cosas que hacen la vida limpia y placida, me pareció que

navegaba a menos presión. Quizá con mayor seguridad, pero con menos arrebato. menos tensión nerviosa. En suma, mi impresión de viajero, era que las aguas del Támesis iban más despacio que las del Sena.

Es posible que la impresión sea demasiado personal. Lo que no necesitará pruebas es que al volver á Madrid volvemos á entraren nuestro ritmo y acaso á sentir la desesperación de encontrarnos parados. Luego nos habituamos. Tan larga fecha tiene estas comparaciones, que ya el añejo fray Gerundio le decía en París á su criado Tirabeque, embobado con las montañas rusas: «El que mucho abarca poco aprieta, y el que mucho corre pronto para». Nos buscamos otra filosofía distinta de la del ímpetu y procuramos convencernos de que la dignidad y serenidad del ánimo no marcha bien á toda velocidad.

Pero la guerra está gritándonos que hace falta ser ágiles, tener audacia física y los nervios dispuestos á rudas tensiones. Siempre fué en la guerra el triunfo de los que supieron llegar pronto, como se ve en los comentarios de César ó en las memorias de Napoleón. Y ahora llegar pronto no significa solamente la decisión de los capitanes y la agilidad y resistencia de sus soldados, sino un maravilloso mecanismo de velocidades en juego, todas imprescindibles, todas esenciales. La agilidad de entendimiento para hacerse cargo, la presteza de voluntad para tomar decisiones y la rapidez de movimientos para ejecutarlas. Los alemanes nos han enseñado una forma de velocidad derivada de la precisión.

Como se ha visto, no tiene los pies más ligeros el que pesa menos ni se mueve con más desembarazo por todos los espacios—ideales o materiales— el que lleva menos bagaje. Al contrario. Ir deprisa hoy ha costado muchos esfuerzos lentos, mucha preparación pesada, metódica, mucho acopio de elementos que han de ser utilizados a su tiempo.

Por eso, aunque una voz milagrosa despertar en España todas las energías dormidas de la raza y el campesino segoviano saliera de su paño pardo y de su actitud contemplativa, resuello á marchar tan deprisa como sea menester, ¿cuánto tiempo hará falta para alterar el ritmo? No fallará quien mirando las exterioridades oficiales crea que hay una actividad, siquiera este mal dirigida, y quien recordando las empresas de otros tiempos presente a los conquistadores como hombres de voluntad certera y rápida. Eso demostrará que no se trata de la raza sino de circunstancias pasajeras. Las hazañas de América exigieron corazones heroicos; pero no la complicada red de servicios técnicos,

imprescindible para las empresas actuales. Su inteligencia, su valor, sus armas y sus caballos le bastaron á Cortes ó á Vasco Núñez de Balboa.

Para conquistar un imperio ó para descubrir un Océano. Las hazañas de hoy son muy distintas y exigen el mismo temple de ánimo -acaso menor— pero con otra preparación que no es solamente individual, sino también colectiva. Para la velocidad, la rapidez fulminante en la marcha de un ejército ha de coincidir tal suma de agilidades de lodo orden que hoy no sería posible á un aventurero rebelde, á un Hernando Cortés separarse en cuerpo y espíritu del mando de su patria.

El error de un Velázquez de Silva, la lentitud, la torpeza de cualquier mecanismo bastaría para hacerle fracasar.

LUIS BELLO

CINCO CABALLOS DAN LA VUELTA A ESPAÑA



Don Pedro R. de Torres y su mecánico, acompañados por el Comisario oficial del R. A. C. de E. don Adolfo Cano, en el momento de disponerse a salir de Madrid.

No queremos sorprender la buena fe del lector, y le diremos inmediatamente que esa vuelta a España de 4.300 kilómetros recorridos en siete días y medio, durmiendo cada noche en un hotel tranquilamente, la ha efectuado un coche 5 HP. Citroën. Hace unos meses, el mismo conductor, D. Pedro Rodríguez de Torres, delegado comercial de la Sociedad Española de Automóviles Citroën, S. A., hizo un estupendo *raid* San Sebastián-Madrid-Sevilla en 17 horas 42 minutos, en un solo día. Personas de toda rectitud y garantía atestiguan esta hazaña; pero como fue improvisada y no contaba con el comisario oficial a bordo, no faltaron comentarios.

Esta vez, el Sr. R. de Torres solicitó, y obtuvo, del Real Automóvil Club de España la presencia de un comisario oficial, siendo designado para ello D. Adolfo Cano, distinguido oficial del Ejército, que tuvo a bien ocupar uno de los tres asientos del 5 HP. Citroën del Sr. R. de Torres. El tercer asiento lo ocupaba un mecánico.

Durante los siete días y medio, el comisario oficial siguió atentamente todas las fases de esta vuelta a España, cuyas etapas han sido las siguientes:

Madrid-Barcelona, Barcelona-Játiva, Játiva-Granada, Granada-Trujillo, Trujillo-Verín, Verín-Avilés, Avilés-San Sebastián, San Sebastián-Madrid.



Gráfico del itinerario seguido por los expedicionarios en su vuelta a España.



El Sr. Marqués de Casa Domeneq, saludando a los viajeros a su paso por Jerez.

Como fácilmente puede comprarse, el recorrido total es de 4.297 kilómetros. Los únicos accidentes del coche en todo este recorrido fueron dos pinchazos en carretera y uno en pleno Sevilla.

Nos falta aquí espacio para detallar la índole de las carreteras recorridas; pero si llanemos la atención del lector sobre las de Levante, que son impracticables.

El coche, precintado desde su llegada a Madrid por el Real Automóvil Club de España, con objeto de que pueda ser expuesto al público según llegó, estará unos días en la Exposición Citroën (Avenida de Pi y Margall, 12), y luego será reconocido y su motor desmontado, bajo la disposición del R. A. C. E., con el fin de que se compruebe el estado de todos sus órganos, que se hallan intactos.

Los «inteligentes» que dicen que el Citroën 5 HP. es un cochecito «muy mono para poblaciones» tienen ahora una excelente ocasión de

comprobar que cuando un coche se puede considerar en Madrid como «bueno para poblaciones», es que resulta *estupendo* para grandes caminatas, por malos caminos y no muy buenas carreteras.

Recorrer 4.297 kilómetros con tres personas, alcanzando además velocidades medias entre 38 y 55 kilómetros por hora en un recorrido de 110 horas 11 minutos con un coche *absoluta y rigurosamente de serie*, sin superculata ni órgano alguno suplementario, no es cosa que esté al alcance de muchos coches de más caballos que el 5 HP. Citroën. Esto lo reconocerán... incluso los aludidos «inteligentes». El Sr. R. de Torres, en su última etapa San Sebastián-Madrid (por Pamplona, Logroño y Soria), quiso demostrar al Sr. Cano el perfecto estado de su Citroën, alcanzando en esta etapa una velocidad media de más de 51 kilómetros por hora, después de llevar recorridos 4.000 kilómetros, dando con ello fin a esta proeza automovilística.

LA ESFERA

*Los coches Renault son elegantes,
sencillos, y de gran duracion.*



TALLERES Y GARAGE:
AVENIDA PLAZA TOROS, 9

Automóviles Renault
Proveedor de la Real Casa

SALÓN DE EXPOSICIÓN:
ARENAL, 23, MADRID

Estampa

CUENCA

Mirada desde el llano, se la ve subir la cuesta hasta lo más empinado del castillo, pareciendo las casas unas sobre otras, algunas de once pisos, el último a la altura de otras calles

JULIO CEJADOR

Las famosas casas colgadas de Cuenca parecen algo milagroso, y, sin embargo responden, como todo, a una lógica innegable. El aspecto maravilloso del LINCOLN asombra por su estética y por su elegancia; pero su línea radiante e impecable no es milagro, sino consecuencia de una construcción estudiada y meticulosa. Sólo así podía lograrse el coche que fuera emblema de riqueza, buen tono y cosmopolitismo

LINCOLN

Ford
COCHES Y CAMIONES
Fordson
TRACTORES

Ford Motor Ibérica
BARCELONA

Estampa

SAN ESTEBAN DE GORMAZ
(SORIA)

Ante el pálido lienzo de la tarde,
la iglesia con sus torres afiladas
y el ancho campanario, en cuyos huecos
voltean suavemente las campanas,
alta y sombría, surge...

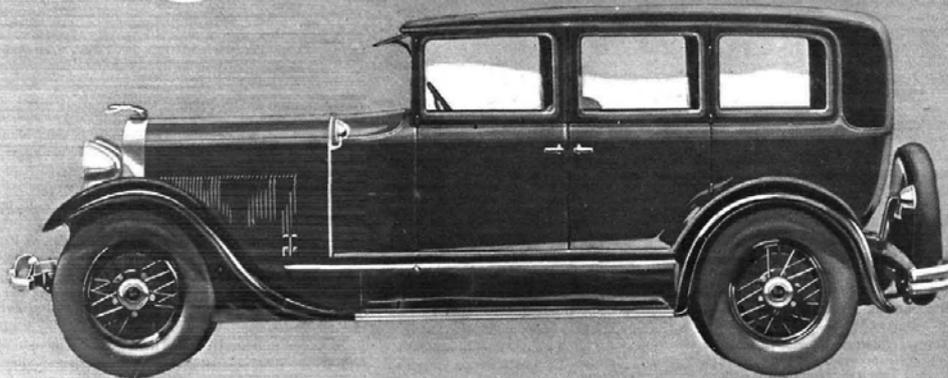
ANTONIO MACHADO

LINCOLN surge claro y radiante, al conjuro de las campanas de la fama. Su nombre pregon a los cuatro vientos la suntuosidad y el refinamiento exquisito de este coche de gran lujo, verdadera expresión de grandeza y alta posición social. LINCOLN reúne las mejores cualidades de funcionamiento y los más destacados matices de elegancia y de modernidad

LINCOLN



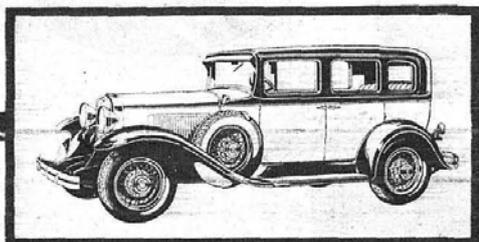
Ford Motor Ibérica BARCELONA



ROLDÓS-TIROLESES S.A.

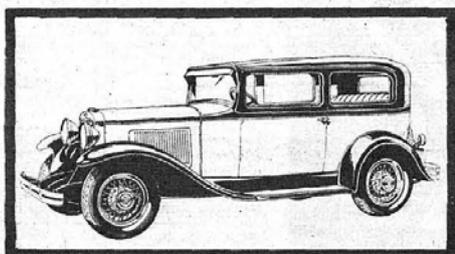
Le invitamos
a la primera exposición
de los 5 nuevos modelos...
CHEVROLET 6

INAUGURADA
EL DIA 15 DE JUNIO
EN EL SALON...

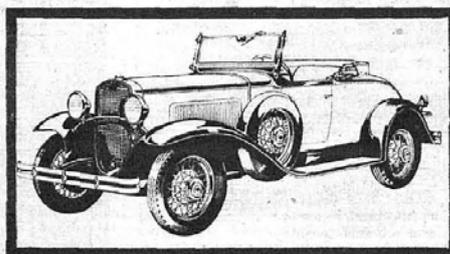


El nuevo Sedan especial

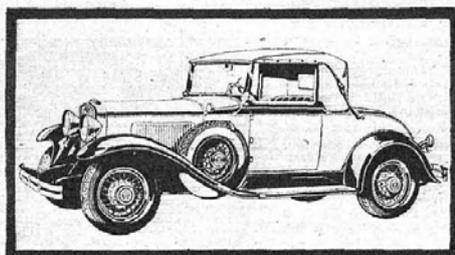
ALCALÁ
62



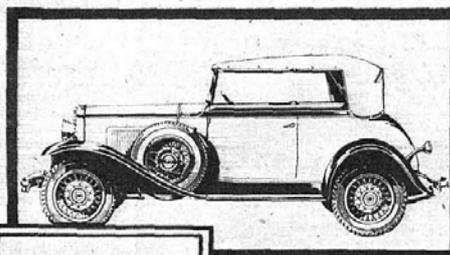
El Coach, de dos puertas



El Sport Roadster



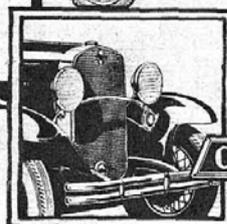
El Coupé convertible



El Landau Factón

MOTOCAR, S. A., Alcalá, 62

SAMLE*. Pasco del Prado. 16 ■ *RACH*. San Bernardo. 93



CHEVROLET

FABRICADOS POR GENERAL MOTORS

Estampa

El placer de viajar



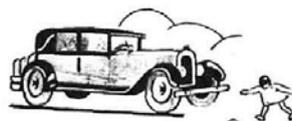
Recorreréis las mayores distancias sin fatiga y sin peligro, a una velocidad media de 65 a 70 kilómetros por hora.



Suavemente, sin saltos, sin reacciones en la dirección, recorreréis los peores caminos.



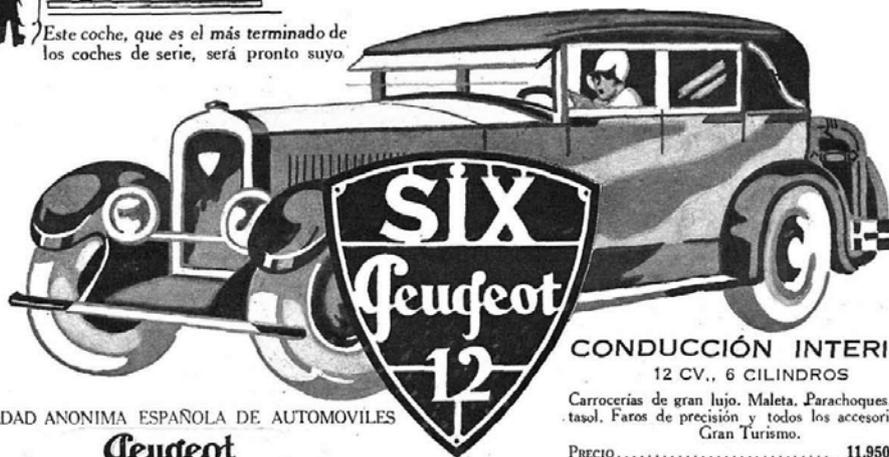
En la ciudad, marcharéis siempre en directa, con la misma desenvoltura que si estuvierais conduciendo un coche pequeño.



Para reducir vuestra velocidad, frenaréis sin esfuerzo muscular, con la suavidad del «servo freno».



Este coche, que es el más terminado de los coches de serie, será pronto suyo.



SOCIEDAD ANONIMA ESPAÑOLA DE AUTOMOVILES

Peugeot

AVENIDA DE PI Y MARGALL, 16. — MADRID

CONDUCCIÓN INTERIOR

12 CV., 6 CILINDROS

Carrocerías de gran lujo. Maleta. Parachoques. Quitasol. Faros de precisión y todos los accesorios del Gran Turismo.

PRECIO..... 11.950 PTAS.

(PUERTO EN IRÓN)

Agente para la región Centro: **Gonzalo R. Peñalver**.-GÉNOVA, 11.-MADRID

Anuncios LOS TIROLESES

