

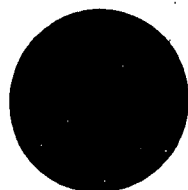
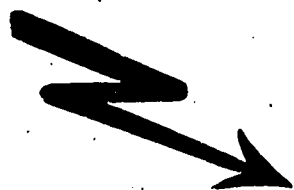


**CASTELLON**  
**Automovilista**



Año II  Núm. 20

**Michelin**



**TALLERES SEDARP**

**R. Mijares, 40**

**Teléfono 282**

**CASTELLÓN DE LA PLANA**

NUEVOS MODELOS  
Y PRECIOS REDUCIDOS EN

G. M. C.

BLITZ

OPEL

Nebot y Fabregat

CASTELLON

Herrero, 27 - Teléfono 248

**ARAGE DIAMOND**

(ANTES GARAGE GOMEZ)

Autocomoción CASANOVA

Sucursal CASTELLON

CAMIONES: **DIAMOND T-** de 1 1/2 a 12 TONELADAS

AUTOMOVILES:

**STANDARD,**

de 8 HP. consumo 7 litros por 100 Km.

**NASH y TALBOT**

Recambios para **DIAMOND T, DODGE, STEWARD,**  
**CITROEN, ROCHET SCHNEIDER** y otras marcas.

ABIERTO TODA

LA NOCHE

TELÉFONO 37

PASEO RIBALTA, 6

R= 24.624



**Los coches y camiones  
con millones de refe-  
rencias inmejorables**

**F  
O  
R  
D**

**El coche de mayor circulación  
en el mundo**

**Exposición y venta:  
Calle Asensi, n.º 17 **CASTELLÓN****

DIRECTOR-PROPIETARIO:  
HONORIO YUSTE

ESTE HOTEL HA SIDO  
RECIENTEMENTE MONTADO

# HOTEL ORIENTE

AGUA CORRIENTE Y TIMBRES  
EN TODAS LAS HABITACIONES

Teléfono 426

CAMAS NIQUELADAS. - SERVICIO  
INMEJORABLE. - CUARTO DE BAÑO

ESPLENDIDO COMEDOR CAPAZ PARA 150 COMENSALES

## LA PARISIEN

Especialidad  
en Permanentes  
Eugéne-Postizos  
Depilaciones  
Manicura-Tin-  
turas  
Peinados de moda

PELUQUERÍA DE SEÑORAS  
INSTITUTO DE BELLEZA

JAIME ARZO  
Ruiz Zorrilla, 3  
Teléfono 403  
CASTELLÓN DE LA PLANA  
ON PARLE FRANÇAIS



## HOTEL BOLA DE ORO

DIRECTOR PROPIETARIO: D. JUAN ANTÓN

RECOMENDADA PARA  
LOS SEÑORES VIAJANTES

ESPECIALIDAD EN  
BANQUETES Y BODAS

PRESUPUESTOS GRATIS

TELÉFONO 171 - A  
PÍ MARGALL, 17

CASTELLÓN

TALLER DE CONSTRUCCIÓN  
Y REPARACIÓN DE CARRUAJES  
Y CARROCERIAS PARA  
AUTOMÓVILES

JOAQUIN SANCHO VARELLA  
ESPECIALIDAD  
EN LA COLOCACION DE BALLESTAS  
Ronda Mijares, 97 - 99 y Progreso, 7  
CASTELLÓN

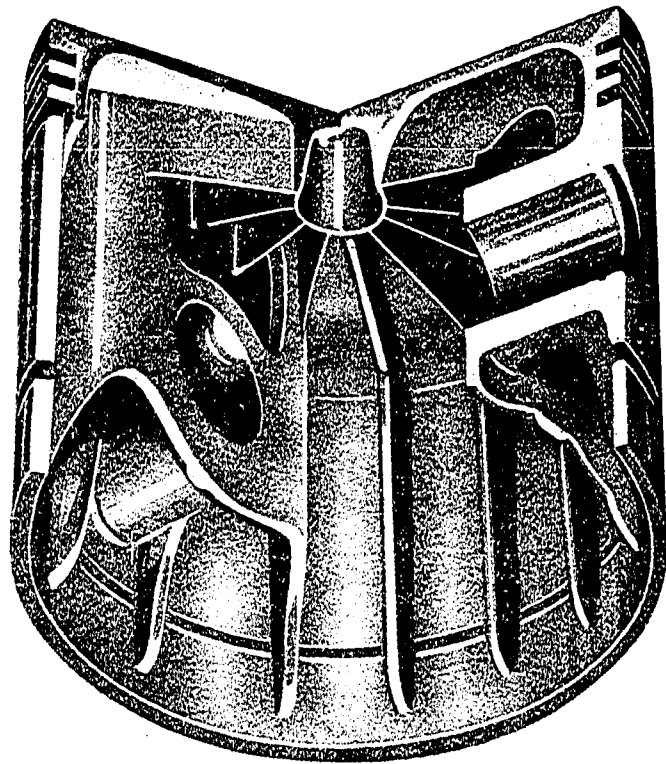
## Vicente Agost

Taller de Pintura  
para Carruajes y Automóviles

Taller:  
Bartolomé Reus, 17  
CASTELLÓN

# FRIGOBOR

EL PISTON  
QUE DURA



FABRICACION DE

**E. MICHELE BORGIO**



EL PRIMER INVENTOR  
Y CONSTRUCTOR DE LOS  
PISTONES DE ALUMINIO

UNICO EN EL MUNDO

Distribuidores exclusivos

Hispano de Fuente En-Segures, S. A.

AVENIDA PÉREZ GALDÓS, 19

TELÉFONO, 187

Dirección telegráfica: EN-SEGURES

ALMACENES  
**MIGUEL PEÑA**

G. CHERMÁ, 88 • COLÓN, 33

LOS MAS IMPORTANTES  
ESPECIALIDAD EN AZULES  
PARA MECÁNICOS, GRANOTAS  
Y PANTALONES AMERICANOS

**Instalaciones de Alta y Baja Tensión**



Montaje y reparación  
de toda clase de  
**MAQUINARIA ELÉCTRICA**  
Materiales y aparatos  
para toda clase de  
instalaciones eléctricas



**JOSE LOZANO MENENDEZ**

Mayor, 6 y 8

Teléfono 281

**CASTELLON**

**CASA FORCADELL**



**CRISTALERÍA**  
ESPEJOS. - MARCOS  
Molduras. - Estampas  
**COLOCACION** de  
cristales a domicilio  
Especialidad en Parabrisas



Zaragoza, 20 **CASTELLON** Tel. 196 A

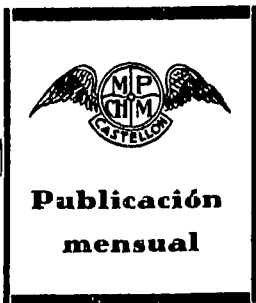
# Castellón Automovilista

Organo Oficial del Montepío Provincial de Chofers y Mecánicos

de la Provincia de Castellón de la Plana

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: FALCÓ, 6-1.º

CASTELLÓN, FEBRERO 1934 - TEL. 496



AÑO II  
NÚMERO 20

Publicación  
mensual

Director: VICENTE SOS  
Redactor-Jefe: RAFAEL MONFORT

SUMARIO: Salvajismos.—Castellón Automovilista.—Bases.—La sobrealimentación: sus posibilidades y soluciones.—Junta general ordinaria.—Rafael de la Plana y la Guerra.—Despierta compañero.—Tarjeta postal.—Gacetilla noticiara.—Notas de Secretaría.—Balance de Caja

DEL PENSAR Y DEL VIVIR

## SALVAJISMOS

Por ANTONIO ZOZAYA

Peña, el cronista perspicaz y documentado de *El Liberal*, de Madrid, dice haber celebrado una conferencia con un magnate inglés, director de una Agencia, que se encarga de adquirir cuantos trajes usados encuentra en el mercado de trapos viejos, para llevarlos al Africa Central y cambiárselos a los negros por sendos colmillos de elefante, pieles raras valiosísimas y, a veces, hasta oro y diamantes. Los negros se visten de la manera más extravagante imaginable; se tocan con raídos sombreros de copa, grasientos y despeluznados, algunos reyezuelos visten a diario fraques y uniformes que, en tiempos remotos, lucieron insignes prohombres en fiestas europeas, y se hallan satisfechos con sus disfraces bizarros de fantasía aunque los zapatos les molesten y suelen ser por ellos proscritos. ¡Los malditos callos y juanetes! Será, en verdad, espectáculo sorprendente ver a aquellos negros descalzos, cruzado el pecho con bandas multicolores sobre los «chaquets» de largos faldones. Los comerciantes hacen un negocio espléndido. A veces adquieren un colmillo de elefante a cambio de un hongo abollado, o una piel de cocodrilo o una bella esmeralda, por un vestido femenino de los tiempos del «polisson». Al imaginar todo esto nos sentimos tentados a reír; pero es seguro que los negros africanos tendrían motivos sobrados para desternillarse si, dotados de un buen espíritu crítico, conocieran nuestras costumbres, nuestros prejuicios y nuestros disfraces sociales.

Libreme mi buena fortuna de comparar las

togas, las casacas bordadas, ciertos uniformes, y mucho menos las vestiduras de algunos ritos, con los fraques deshilachados de los salvajes y de buscar analogía entre los birretes, los sombreros de tres picos, los cascos y otros cubrecabezas con las chisteras procedentes del «Temple» parisino, del «Rastro» o de las prenderías inglesas o coloniales. Pero, desde luego, no hay que olvidar que esas mismas prendas, que provocan nuestra hilaridad en poder de los negros africanos, son las que lucieron los europeos hace muchos años. Si ahora son ridículas, antes pudieron serlo también. La razón de que no nos lo parecieran fué que representaban dignidades y categorías sociales, que en los negros no existen para nosotros, pero sí para ellos. Ese mismo tricornio que luce el reyezuelo, fué respetado antaño sobre otra cabeza, acaso tan vacía de meollo como la del etiope. La casaca bordada de Jefe superior de Administración, ajustada sobre las carnes desnudas del moreno descalzo, fué muestra en Europa de una vanidad enfermiza, tan merecedora de sarcasmo como el miriñaque colgado de las caderas de la negra de los interiores de Guinea o Gabón. Todo es convencional, no solamente en el teatro, como sostiene el famoso «Querubini» de «El dúo de la Africana», sino en toda nuestra vida de relación. Y si ahondamos en la psicología de muchos mortales, veremos que las prendas con que se visten, las suntuosidades con que se adornan, no tienen otra razón de ser que una vanidad egolátrica enfermiza, que puede llegar a los objetos más reverenciados, como demostró el malogrado Roberto Robert en sus «Cachivaches de antaño».

No; no es preciso ir a las costas africanas, ni presenciar los cambalaches de los industriales astutos con los negros, ni ver a éstos disfrazados con las más raras vestimentas, para darse cuenta de la ridiculez de las apariencias deslumbradoras sobre organismos tan inferiores en la es-

cala zoológica como puedan serlo los salvajes del Tombonetu. Muchas veces hemos visto y hablado a individuos que se cubrían con brillantes uniformes y que se ornaban el pecho con decoraciones imaginadas por la fantasía de otros comerciantes más listos que los que adquieren en las colonias inglesas y francesas por trapos colmillos de marfil. Pero nos hemos guardado muy bien de reírnos del Excelentísimo señor don Pedancio Bertoldínez de la Pichotera y Cabeza de Buey. A través de sus adornos adivinábamos al salvaje sin pulimento; debajo de sus zapatos charolados nos figurábamos el pie deforme del cazador de monas. Pero nos inclinábamos ante él; representaba una jerarquía social, como la representa el reyezuelo de una tribu en el interior de una selva. Antes de reír es preciso comparar ídolos con ídolos, costumbres con costumbres, fanatismos con fanatismos y disfraces con disfraces. Con todo respeto a lo que las cosas puedan representar, y refiriéndome únicamente a las personas, yo he visto mitras que podrían ser cambiadas por un aro con plumas, sin desnaturalizar, el cráneo de su poseedor, y aun coronas reales tan grotescas para los observadores psicológicos como el gorro de institutriz puesto en la cabeza de un africano de chaquet y piernas desnudas. No vemos la viga en el ojo propio. Sería menester que viniesen a España los negros africanos para que la risa les hiciese abrir sus bocas de dientes blanquísimos ante nuestros disfraces, nuestras comitivas y nuestras tradicionales mascaradas.

¡Quién sabe si esos negros son más dichosos con sus chisteras despeinadas y sus fraques grasientos, que nosotros con nuestras indumentarias ajustadas al último patrón europeo y americano! Por de contado no conocen el dinero, fuente de tantos males, ni tampoco los expedientes administrativos. Tanto como para nosotros reviste importancia un manto de púrpura, vale para ellos un sucio disfraz de «destrozona». Nada vale, sino aquello en que es estimado. Por tal razón, me he guardado siempre muy bien de reír de los ídolos chinos, indios o mejicanos del culto aborigen. Veneramos demasiados adefesios artísticos para que no sepamos que no hay que pensar en el símbolo, sino en lo que representa, que puede ser muy excelso dentro de la supina fealdad.

Un poeta menospreciado hoy por los snobistas dijo en el siglo pasado, que «si como hecho es un trapo una bandera, como signo es un símbolo divino». Pongamos una idea en un triángulo, en una cruz, en un círculo mágico o en una svástica y valdrá tanto para sus fieles adeptos

como en Londres la peluca del Lord Corregidor, o la liga del «Honni soit qui mal y pense», o el borrego colgado del collar de la Orden del Toisón. ¿Por qué para los negros no ha de ser signo de autoridad un fraque usado o un amplio miriñaque sin tela? Esperemos que pasen los tiempos de las exterioridades y de los símbolos, de las apariencias y de las jerarquías inmerecidas. Entonces podremos criticar a los africanos de las selvas vírgenes por sus ridículos atributos externos. Entretanto mirémoslo con respeto y temor a hallar algo pintado o tallado en piedra que nos parezca caricaturizar a nuestras instituciones más venerandas en el fondo de alguna caverna.

#### PERFILES

### “Castellón Automovilista,,

POR RAFAEL DE LA PLANA

No os extrañe lectores amados, el título de mi humilde escrito. Voy a deciros, con vuestro asentimiento y si mi pluma me lo permite, algo sobre vuestra Revista CASTELLÓN AUTOMOVILISTA, es decir, describiros breve y concisamente, el valor, la trascendencia harto elocuente, de este portavoz representativo de una masa considerable, de un núcleo de abnegados trabajadores del volante, únicos representantes de este dinamismo latente de la mecánica; en síntesis, haceros ver no ya mi simpatía personal, sino más bien, mi más profunda y fervorosa admiración, por el sacrificio ¡sí, sacrificio! que representa para vosotros, poder dar a la publicidad esta Revista.

Representa, pues, como os decía anteriormente, una gran dosis de abnegación y fuerza de voluntad por esta razón: una Revista, por modesta que sea, por insignificante que sea, reporta un gasto considerable y una preocupación constante. Esta preocupación, o por mejor decir, esta continua «tarea» para los profesionales en el periodismo no es ardua ni molesta, pero para vosotros, que por lo general trabajáis durante todo el día y luego prestáis la atención—preferente y cariñosa a vuestra Revista—sí que es pesado, sí que os debe reportar un sacrificio digno de la mayor alabanza. Porque el valor es esto: colaborar noble y asiduamente, sin desmayos y sin antagonismos inicuos, sin recelos y





- FIREZONE OIL Resiste el fuego y no se quema
- FIREZONE OIL Asegura el engrase de la cámara de explosión
- FIREZONE OIL Aumenta la compresión
- FIREZONE OIL Evita el desgaste anormal
- FIREZONE OIL Engrasa las válvulas y sus guías
- FIREZONE OIL Suprime la ovalización de los cilindros
- FIREZONE OIL Es la vida del motor
- FIREZONE OIL Evita el auto encendido
- FIREZONE OIL Economiza el 15 por 100 de la gasolina
- FIREZONE OIL Facilita el arranque
- FIREZONE OIL Evita la carbonilla por el engrase permanente
- FIREZONE OIL Se hace indispensable
- FIREZONE OIL Un litro para 300 de gasolina
- FIREZONE OIL Es inflamable

## ¡¡Automovilistas!!

Si sois amantes de vuestro coche y queréis conservar vuestro motor, usad el FIREZONE OIL.

Distribuidores exclusivos para la provincia de Castellón de la Plana

LA HISPANO DE FUENTE EN-SEGURES

suspicias, sin odios y sin rencores, aprovechando ese tiempo precioso que tenéis libre, ordenando vuestros trabajos literarios, para darlos después a la publicidad en CASTELLÓN AUTOMOVILISTA.

Bien, muy bien, repito; seguid adelante, siempre adelante. Mi colaboración insignificante, pero sí noble y desinteresada, no os faltará. Pero, para que mi colaboración sea fructífera y no cese, para que yo siga honrándome entre vosotros, para que yo siga disfrutando esa convivencia tan agradable al lado vuestro, para que yo siga, en fin, considerándome un compañero más, es decir, un número de ese Montepío y un colaborador de vuestra Revista, precisa que guardéis incólume ese cariño a vuestra Asociación, que mantengáis con firmeza y lealtad ese valor y ese sacrificio, que despreciéis todos los anacronismos perturbadores, que no dejéis nunca abandonado ese estímulo halagador en vuestros trabajos literarios; en suma, que ese lazo de confraternidad y de compañerismo, siga en apretado abrazo. Esta es mi aspiración y mi deseo firme, que desearía de todo corazón fuese duradera y nos obligue más a continuar esta obra humanitaria.

Ya lo sabéis, a trabajar todos; a poner todo cuanto esté de nuestra parte y a mejorar todavía más la divulgación, a engrandecer CASTELLÓN AUTOMOVILISTA, porque engrandeciendo esta Revista, enaltecemos igualmente el nombre del Montepío provincial de Chofers y el de nuestro amado Castellón.

## ===== BASES =====

de intercambio entre Mutualistas de Conductores de España, acordadas en la Asamblea celebrada en Madrid durante los días 5, 6 y 7 de Diciembre de 1933

La Asamblea Nacional de entidades Mutualistas, reunida el 6 de Diciembre de 1933 acuerda constituir un intercambio de servicios en las Sociedades Mutuas de Conductores para atender a éstos cuando se hallen fuera de la jurisdicción de la Sociedad a que pertenezcan y dentro de las posibilidades a que tenga derecho, según su reglamento respectivo, sometiéndose a las siguientes bases:

**PRIMERA.**—Para la mejor estructura y designación de los convenios y correspondencia entre ambas sociedades, se denominará: a la que per-

tenece el asociado que requiere los servicios de auxilio, SOCIEDAD DEUDORA y a la que los preste al asociado transeunte o fijo por circunstancias del trabajo, SOCIEDAD ACREEDORA.

**SEGUNDA.**—La SOCIEDAD ACREEDORA prestará los auxilios tan pronto le sean solicitados por el socio transeunte o fijo por circunstancias del trabajo tuviera conocimiento de un accidente profesional ocurrido al mismo, con los medios propios de que dispone dicha Sociedad y diligencias para los asociados pertenecientes a cualquiera de las Sociedades inscriptas en este convenio, previa justificación de documentos que le acrediten como socio en plenitud de derechos y al límite de lo que en sus respectivos Estatutos le pertenecen.

**TERCERA.**—Si fuera imprescindible la prestación e intervención de algún servicio de mayor cuantía del límite señalado en el Reglamento de la Sociedad a que pertenece el solicitante, deberá la SOCIEDAD ACREEDORA comunicar a la mayor brevedad y con todo detalle la situación del solicitante y juicio que le merece la intervención, para su rápida y beneficiosa solución.

**CUARTA.**—Enterada la SOCIEDAD DEUDORA del caso, contestará por el medio más rápido de que disponga: ATIÉNDASE SOCIO NÚM. . . . si procede la extralimitación de servicios, o de lo contrario, INTERVENCIÓN SOCIO NÚM. . . . LIMITADA A REGLAMENTO.

**QUINTA.**—Cuando se tuviere duda de si pertenece o no como socio a una entidad, se preguntará a la interesada y ésta contestará ATIÉNDASE en caso afirmativo y NO TIENE DERECHO en caso negativo.

**SEXTA.**—Todo asociado acogido al auxilio de la SOCIEDAD ACREEDORA, se considerará desde el primer momento en que se le preste aquél, sujeto a la tutela de dicha Sociedad y por lo tanto obligado a seguir las instrucciones y respetar sus decisiones.—En caso de infringirlas se comunicará inmediatamente a la SOCIEDAD DEUDORA.—Si el asociado beneficiado entendiese que no se ejercitan íntegramente sus derechos, lo comunicará a la Mutua a que pertenezca para que ésta lo ponga en conocimiento de la Prsidencia designada, a fin de que su caso se resuelva a tono con el espíritu de la reclamación.

**SÉPTIMA.**—Será obligación de la SOCIEDAD ACREEDORA informar semanalmente a la SOCIEDAD DEUDORA del curso de la intervención acerca del asociado transeunte o fijo por circunstancias del trabajo, de su estado de

salud si se trata de su enfermedad y cuantos datos sean necesarios al interés de la Sociedad y tranquilidad de sus familiares.—Será también obligación de la SOCIEDAD ACREEDORA correr de su cargo, los honorarios de médicos si los hubiere, en caso de que al solicitante se le asista por enfermedad, y los de abogado, si la asistencia de éste ha sido jurídica. Téngase bien entendido que solamente se trata de los honorarios ordinarios, ya que si los hubiera extraordinarios irían éstos a cargo de la SOCIEDAD DEUDORA.—Cada Sociedad Mutualista que se acoja al Intercambio mutuo estará obligada, al solicitar el intercambio, a contar como mínimo con un servicio jurídico.

OCTAVA.—Los desembolsos a que diera lugar la intervención de la SOCIEDAD ACREEDORA, así como el abono de socorros por enfermedad al socio transeunte o fijo por las circunstancias del trabajo, deberán justificarse por medio de un recibo duplicado por el Tesorero, Tomé razón del Contador y V.º B.º del Presidente de la SOCIEDAD ACREEDORA, enviando uno a la SOCIEDAD DEUDORA, tan pronto hayan sido abonados por aquélla.—Es de la incumbencia de la SOCIEDAD DEUDORA, el imponer la fianza para la libertad provisional del asociado, en el caso desgraciado de accidente automovilístico. En dicho caso la SOCIEDAD ACREEDORA comunicará urgentemente el importe de la fianza a la entidad donde esté afiliado el socio, debiendo mandar el montante designado por la misma, por giro telegráfico o el medio más rápido.

NOVENA.—El importe de dichos recibos será reembolsado a la SOCIEDAD ACREEDORA dentro del plazo de los ocho días siguientes al haberse recibido los comprobantes y sin que por ningún concepto se grave la cantidad a reembolsar, a no ser que por voluntad expresa de dicha entidad se haga en la forma que crean más conveniente a su administración.

DÉCIMA.—Si por incumplimiento de los requisitos que se señalan en las bases 3.ª, 4.ª, 5.ª, 6.ª y 7.ª, resultase indebidamente o antireglamentaria la prestación o ampliación de servicios realizados en favor del solicitante y por tanto injustificados los desembolsos, los gastos y perjuicios ocasionados serán de cuenta y riesgo de la entidad que los ha prestado, entendiéndose realizados por la voluntad de la misma y renunciando a su abono por parte de la Sociedad a que pertenece o pretendido pertenecer.

ONCEAVA.—De común acuerdo las Sociedades que suscriben se comprometen a no hacer uso de la intervención judicial, renunciando, por

tanto, expresamente a la jurisdicción de los Tribunales, para aquellos casos en que existiera desacuerdo o por cualquiera de ellos se incumpliera cualquiera de las bases anteriores. Nombramiento de una Sociedad que ostente la Presidencia de este núcleo de Mutualidades por este Congreso cuya gestión durará hasta la celebración del próximo y que en caso de desacuerdo entre dos Sociedades, ésta es encargada mediante un sorteo entre las Mutualidades adheridas al intercambio (de cuyo sorteo serán eliminadas las Sociedades de la Región) de nombrar una Sociedad árbitro que sea la que estudie la causa de discordia y falle el asunto.—Las Sociedades disidentes pasarán a la Sociedad Presidente toda la documentación y las aclaraciones que le sean solicitadas por la Sociedad Arbitro.—El fallo de la Sociedad Arbitro será dado a conocer por escrito a la Sociedad Presidente y será inapelable hasta la celebración del próximo Congreso.—El tiempo marcado para la celebración del sorteo para el nombramiento de la Sociedad Arbitro, será dentro de los quince días siguientes a la recepción de la denuncia de una de las Sociedades en discordia.—El fallo dictado por la Sociedad Arbitro será comunicado a la Sociedad Presidente dentro de las 48 horas siguientes a haber sido dictado.—La Sociedad Presidente comunicará a un tiempo a las dos Sociedades en discordia dicho fallo, pudiendo la Sociedad condenada al recibir dicho fallo hacer constar su protesta a dicha Sociedad Presidente, pero obligándose la Sociedad condenada a cumplir dicho fallo, que podrá ser revisado a su petición en el próximo Congreso.—El fallo de la Sociedad Arbitro será provisionalmente inapelable hasta el fallo definitivo de la primera Asamblea que será definitivo.

DUODÉCIMA.—1.º—Todas las Sociedades acogidas al Intercambio acuerdan celebrar Asamblea Nacional de Delegados una vez cada año en la primera quincena de Diciembre.

2.º—La Asamblea nacional podrá reunirse con carácter extraordinario a petición por escrito a la Sociedad Presidente por la mitad más una de las Sociedades afiliadas al Intercambio en el momento de la petición.

3.º—La Asamblea Nacional de Delegados se celebrará en la población que lo acuerde la Asamblea anterior por votación secreta.—La Sociedad Presidente será nombrada por el mismo procedimiento, pudiendo ser reelegida solamente una vez.

4.º—Los gastos que se originen con motivo de la Asamblea Nacional serán pagados a prorrata entre las Sociedades afiliadas, clasificadas

para los efectos de todo gasto en cuatro grupos, a saber:

Primer grupo: De 2.000 socios en adelante.

Segundo íd. De 1.000 socios a 2.000.

Tercer íd. De 500 socios a 1.000.

Cuarto íd. De 20 socios a 500.

Se exceptúan de la prorrata de gastos, los de viaje, estancia, etc., de los Delegados que serán abonados por cuenta de las entidades respectivas que representen.

#### BASES ADICIONALES

PRIMERA.—Las gestiones que con carácter general o provincial se encomienden por las entidades sometidas al Intercambio, le serán encomendadas por la Sociedad Presidente a la entidad que se halle más próxima a los sitios donde hayan de realizarse las gestiones.

SEGUNDA.—Los gastos que originen las gestiones y correspondencia de carácter general realizados por la Sociedad Presidente o por otra encomendada, serán costeados por las Sociedades fusionadas al Intercambio en la misma forma que indica la base 12, en su inciso 4.º.

TERCERA.—Los gastos de gestiones que realicen por encargo particular de una a otra entidad fusionada serán de cuenta de éstas, previos justificantes de la Sociedad encargada de realizar las gestiones.

CUARTA.—La entidad que solicite el ingreso, lo hará por escrito a la Sociedad Presidente, incluyendo en su solicitud el Reglamento y número de asociados, y la Presidencia se lo comunicará inmediatamente a todas las demás enti-

dades, y transcurrido un mes sin que ninguna Sociedad le haya puesto el veto, la Presidencia le dará ingreso hasta la próxima Asamblea Nacional.

QUINTA.—Habrá una Sociedad Presidente, una Vicepresidente y otra Suplente.—La Sociedad Presidente tendrá la misión de admitir las altas de las Sociedades que soliciten el intercambio, comunicándolo a las demás entidades, y solicitar por indicación propia o de otra entidad las reuniones extraordinarias de la Asamblea Nacional, en la forma que se indica en la base 12, en el inciso 2.º, y cuantas gestiones se le encomienden en las actuales bases.

SEXTA.—La Sociedad Vicepresidente sustituirá en sus funciones a la Sociedad Presidente, en aquellos casos de litigio de la Sociedad Presidente con otra entidad y en aquellos que por su índole grave o disolución, sea necesaria su sustitución.

SÉPTIMA.—La Sociedad suplente sustituirá a la Sociedad Presidente y Vicepresidente en cualquier litigio que se suscite entre ambas.

Conformes en un todo con las bases que anteceden para el Intercambio entre las Sociedades, los Delegados a la Asamblea Nacional, las refrendan con su firma en Madrid a siete de Diciembre de mil novecientos treinta y tres.

*El Presidente de la Asamblea,*

F. MARTÍNEZ COLLAR

*Los Secretarios,*  
AGAPITO CUESTA  
y GALO RODRÍGO

(Firmas de todos los Representantes).

## ¿LA REPÚBLICA ESTÁ EN PELIGRO...

debido a la gran REVOLUCION que prepara el

# BAR NEGRESKO

en aperitivos y vermouths de  
● ● todas clases y marcas ● ●  
Gran variedad en licores finos  
Café exprés ● Servicio esmerado

## ESPLÉNDIDOS RESOPONES

(INSTALADO EN LA PUERTA DEL SOL)



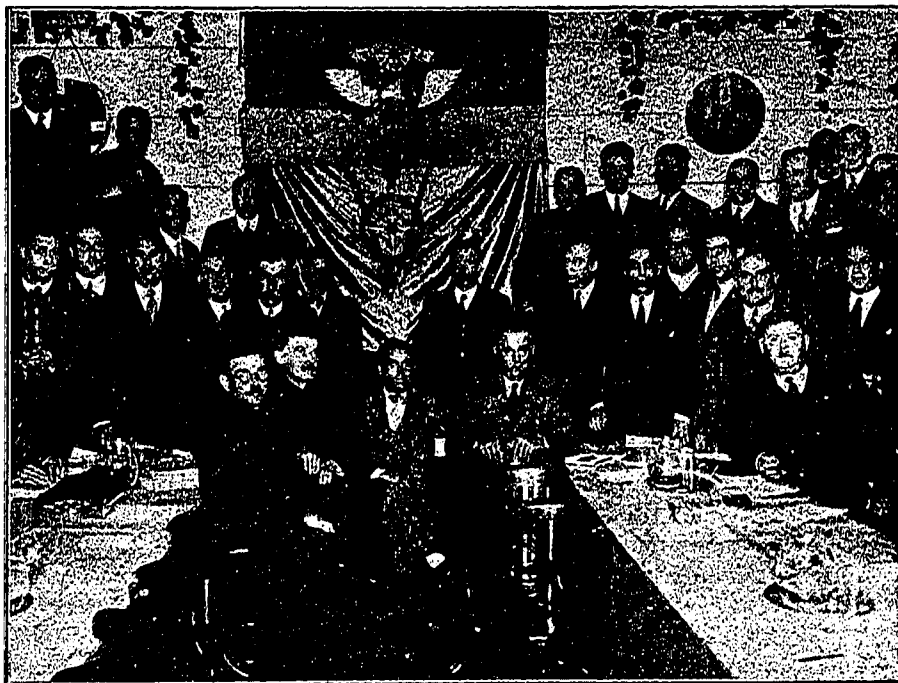
¿QUERÉIS COMER BIEN Y ECONÓMICO?

VISITAR LA

# PENSION VALENCIA

Pi y Margall, 42 -- Teléfono 428

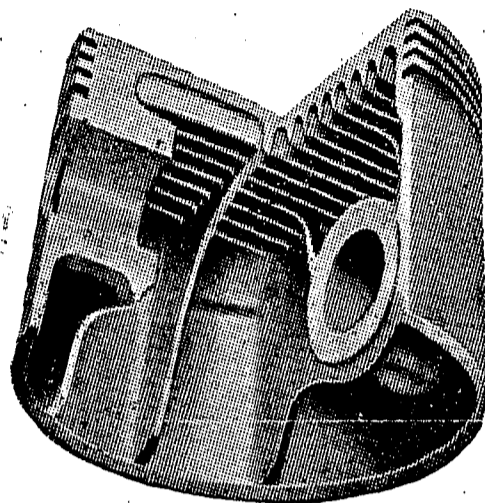
De la pasada Asamblea, celebrada en Madrid, de Sociedades Mutualistas de Chofers, en el domicilio social de la «Unión Española de Conductores de Automóviles»



Grupo de Delegados que asistieron a dicha Asamblea

Sociedades que asistieron a la Asamblea Nacional, con el número de sus afiliados

Madrid.—Unión Española de Conductores de Automóviles.....	2.657 socios	Manresa .....	259 socios
Oviedo.—Sociedad de Socorros Mutuos.....	243 »	Valencia.—Montepío de Chofers..	500 »
Bilbao.—Automovilista Bilbaína..	1.363 »	Burgos. — Sociedad Benéfica de Chofers .....	129 »
Huesca.—«San Cristóbal».....	155 »	San Sebastián.—Montepío de San Cristóbal.....	219 »
Salamanca.—La Unión.....	71 »	Santander.—Montepío de Chofers «El Avance».....	186 »
Bilbao.—Bilbao Automóvil.....	390 »	Vigo.—Unión de Conductores de Automóviles .....	101 »
Zaragoza.—El Volante Aragonés.	400 »	Cáceres.—Unión de Conductores de Automóviles.....	106 »
Calatayud. — El Volante Bilbilitano .....	30 »	Tortosa.—Montepío Humanitario de Chofers.....	155 »
Coruña.—Centro de Protección de Chofers.....	260 »	Castellón. — Montepío provincial de Chofers y Mecánicos.....	327 »
Barcelona. — Montepío de San Cristóbal.....	8.473 »	Logroño.—Centro de Protección de Chofers.....	138 »
Gerona.....	406 »		
Sabadell .....	213 »		
Reus.....	203 »		
Tarragona. — Montepío «Germanor» .....	161 »		
Villanueva y Geltrú.....	64 »		
		Total ..	17.479 socios



**EL PISTÓN DE LOS RECORDS**

# PISTÓN

## Algo sobre el pistón BORGO

El PISTÓN BORGO ha sido estudiado en 1910 y ya en 1912 obtenía su primer triunfo estableciendo un record (Sassi-Superga) que se mantuvo hasta 1923, sin poder ser batido en estos once años aun por máquinas de doble cilindrada.

La CASA BORGO se ocupa únicamente en estudiar y construir pistones que eliminen los defectos comunes en todos los demás pistones, esmerándose siempre en mejorar sus productos, que hoy son los preferidos por los constructores más competentes, tanto bajo el punto de vista técnico como comercial, indiferentemente para coches de carreras, turismos, vehículos industriales, motores de aviación, embarcaciones, etc.

**CARACTERÍSTICAS.**—En el interior de nuestro pistón las aletas y nervaduras (patentadas en todos los países) constituyen una formidable armadura, semejante a los sistemas empleados en las modernas construcciones de hormigón armado y en las arcadas de los puentes. Al mismo tiempo este conjunto de nervaduras y aletas forman un sistema de enfriamiento, igual a las aletas de radiación de los cilindros de enfriamiento por aire.

Los metales que componen la aleación del PISTÓN BORGO son los más puros y mejores. La CASA BORGO los ha seleccionado para fundirlos en cierta forma y mezclarlos en proporciones para obtener una fusión que posea todas las características indispensables para un buen pistón. Este tiene que ser ligero, sólido, buen conductor del calor y duro (calidad que debe mantenerla igualmente bajo fuertes temperaturas).

El PISTÓN BORGO está fundido comprimido entre coquillas metálicas, de manera que resulta siempre de un metal muy compacto, sin porosidades y muy resistente. En el metal fundido por presión la mejor parte es la superficie y como nuestro pistón en bruto es muy delgado, la buena calidad está repartida igualmente sobre todo su espesor.

**El empleo del PISTÓN BORGO proporciona las siguientes ventajas:**

**AUMENTO DE POTENCIA — ELASTICIDAD — REPRISE**

Si se tiene en cuenta el esfuerzo que se necesita para lanzar un peso cualquiera a través de toda la largura de un cilindro a la velocidad ultrarápida de los motores modernos; el parar este mismo peso al final de la carrera y hacerle recorrer la misma distancia en el sentido inverso a la misma velocidad, se tendrá una idea del gran esfuerzo necesario para accionar este peso inerte.

Por ello se comprenderá fácilmente que con sólo la reducción de algunos gramos en este peso muerto (pistón) se aumentará la potencia útil y la elasticidad de los motores.

El PISTÓN BORGO es el más ligero de todos los pistones conocidos, porque gracias a sus nervaduras interiores se puede terminar con paredes muy delgadas y a pesar de ello puede sin deformarse, resistir temperaturas anormales que ningún otro pistón podría soportar.

**REPRESENTANTES PARA**

**Herrero, 23  
Teléfono 205  
Talleres: Cajal, 33**

**GARAGE C  
de PERIS Y**

# ON BORG O

Para aumentar el rendimiento y la reprise de los motores modernos se suelen aumentar también los grados de compresión, pero hasta cierto límite por temor a los autoencendidos producidos por el fuerte calor que origina una exagerada super-compresión.

El PISTÓN BORG O perfectamente refrigerado por sus aletas que radian todo el calor procedente de la cámara de explosión, permite aumentar, sin ningún cuidado, en proporciones notables los grados de compresión.

## LARGA DURACION

El aluminio, aunque sea de buena calidad, una vez recalentado pierde su resistencia.

Se sabe que el aceite absorbe el mayor calor (5 veces más que el aire). La CASA BORG O aprovecha de este hecho para aumentar los puntos de contacto y por los cuales el calor del pistón es comunicado al aceite del carter, que se halla siempre relativamente frío.

La superficie interior de nuestro pistón, gracias a sus aletas, es de ocho veces más que la de cualquier otro pistón. Se comprenderá, pues, fácilmente que el PISTÓN BORG O radiará ocho veces más su calor.

Nuestro pistón que expande instantáneamente su calor, no alcanza nunca las fuertes calorías de otros pistones, por ello conserva inalterables todas sus cualidades y por consiguiente no se rompe, no se deforma, no flexiona en su cabeza, no se desgasta y no hace la función de piedra pómez contra las paredes de los cilindros. Esto lo hace el aluminio de todos los pistones recalentados, originando el desgaste prematuro de los cilindros.

## SILENCIOSIDAD

El PISTÓN BORG O puede ser montado en los cilindros con un juego muy reducido, por su dilatación lineal es insensible porque la temperatura siempre muy reducida vela por nuestro pistón.

En consecuencia, aún con el motor frío, el PISTÓN BORG O no golpea (no pica) y queda siempre silencioso.

Para aumentar aún más esta silenciosidad nuestro pistón para motores de automóvil, está cortado en forma de T en un lado, lo cual permite todavía dar un juego más reducido. Dada la especial forma de las nervaduras interiores del PISTÓN BORG O es imposible las roturas que este corte provoca en general en otros tipos de pistón.

Igualmente para obtener la máxima silenciosidad de nuestros émbolos, la CASA BORG O ha estudiado y aplica los ejes especialmente descentrados.

## ECONOMIA

La ligereza extraordinaria de nuestro pistón y el mayor grado de compresión que con el mismo se puede obtener, contribuye a realizar una economía de gasolina y por su enfriamiento interior, el aceite del carter proyectado hacia el interior del pistón no se quema y conserva siempre sus buenas cualidades de lubricante.

Además de estas economías, el PISTÓN BORG O insensible a toda deformación, fricciona siempre en toda su superficie contra el cilindro, impidiendo así que la compresión se pierda pasando al carter y que el aceite suba a la cámara de explosión. Con ello se aprovecha de toda la potencia útil del motor y se realiza una gran economía en el consumo de aceite, evitando al mismo tiempo la formación de carbonilla.

No hay que olvidar tampoco que el PISTÓN BORG O proporciona economía asegurando mayor kilometraje comparado con cualquier otro pistón. Resumen: menos gasto de entretenimiento, de mano de obra, de piezas de recambio y menos molestas y costosas paradas.

PARA CASTELLON Y PROVINCIA

E CASTELLÓN  
S Y VARELLA

Sucursal:

Ronda Mijares, 63

Teléfono 344

## TÉCNICA AUTOMOVILISTA

## La sobrealimentación: sus posibilidades y soluciones

La sobrealimentación de los motores no es una cuestión mera ni mucho menos; es un tema hace años del dominio público y una solución adoptada por muchos constructores en varios de sus modelos deportivos.

En realidad no ha progresado ni se ha difundido tanto como se había pronosticado a raíz de los primeros triunfos en el campo de las competiciones deportivas, y, desde hace tiempo, puede considerarse como prácticamente nulo su progreso en el campo comercial.

La sobrealimentación hasta ahora no ha llegado al campo de las series numerosas, y desde hace unos años ha sido excluido de la más importante competición automovilística americana. De la carrera de las 500 millas de Indianápolis su reglamentación elimina los coches equipados con motor de cuatro tiempos sobre alimentado.

Pero con todo, no puede darse por terminada la intervención del compresor en el progreso del motor, por cuanto pueden todavía esperarse interesantes realizaciones derivadas de la aplicación de la sobrealimentación al motor de explosión o de combustión.

En el campo de los motores a dos tiempos queda dilatado campo a los experimentadores, esperándose próximas interesantes realidades, que pueden dar lugar a una importante evolución del motor.

La sobrealimentación combinada con el motor de dos tiempos, los altos regímenes y las compresiones elevadas pueden conducir a la construcción de motores de elevadísima potencia específica y posibilidades insospechadas. Un motor propuesto por el doctor Low, ingeniero alemán, sin válvulas ni distribuidor y girando a quince mil revoluciones por minuto, es un ejemplo a señalar de inmediatas nuevas aplicaciones del compresor.

Hasta ahora los compresores utilizados pueden agruparse según tres tipos: los compresores centrífugos girando a velocidades muy superiores a las del motor y utilizados en aviación y en los coches de carreras americanos; los compresores rotativos análogos al Roots o al Corette, girando a velocidad análoga a la del motor que son los más empleados; y los compresores de pistón, con émbolo animado de movimiento alternativo.

Por lo que hace referencia a su montaje los

compresores pueden disponerse antes del carburador, en cuyo caso inyectan el aire a presión a través del último, obligando a establecer un sistema de equilibrado de presiones entre la cámara de flotación del carburador y el tubo de admisión. La otra forma de montaje, que es la más corrientemente utilizada, consiste en montar el compresor entre el carburador y el motor con lo que aspira la mezcla del carburador comprimiéndola antes de su admisión al cilindro.

Estos sistemas son los clásicos y los corrientemente utilizados, pero existe otro método sobrealimentador menos aplicado y que sólo tiene en su favor la extrema sencillez del mismo.

El sistema en cuestión consiste en disponer la entrada de aire del carburador orientada en la dirección de la marcha del coche en forma que la corriente de aire producida por la marcha del vehículo, tiende a forzar la entrada de la mezcla en el cilindro motor.

Este montaje no produce beneficios sensibles mientras el coche corre a poca velocidad, pero cuando se marcha rápido la presión producida en la entrada del aire del carburador tiende a facilitar el llenado del cilindro, mejorando así el rendimiento volumétrico del motor.

Claro está que el sistema en cuestión no puede producir una fuerte sobrealimentación por cuanto la presión de alimentación no llega a ser más que trece por cien superior a la presión ambiente, mientras que en la mayoría de casos de sobrealimentador mecánico se llega a presión cien por cien de la atmosférica.

Para que el sistema de alimentación forzada dé buenos resultados, es necesario disponer un montaje que permita el equilibrado entre las presiones de la cuba de nivel constante del carburador, del conducto de admisión y del tanque de gasolina, ya que de no ser así no se derramaría la gasolina por el gicleur ni llegaría aquélla al carburador.

Este equilibrado es fácil de realizar mediante un tubo que ponga en comunicación dichos elementos.

Este tipo de sobrealimentación, gracias a la velocidad de la máquina, da mejores resultados que lo que en general se supone y siendo su sencillez extremada, no se comprende cómo no es utilizado con más frecuencia. Se dirá que el aumento de potencia que puede originar, es pequeño; en realidad es así pero no cabe duda que aunque la potencia ganada sea poca, no deja de ser interesante si se considera que el dispositivo no tiende a producir una mayor fatiga del motor ni a complicaciones que aumenten la fragilidad de la máquina.



Con la actual tendencia a aumentar la velocidad de los vehículos comerciales, este sistema de sobrealimentación elemental, hasta ahora sólo puesto en práctica por determinados preparadores para sus máquinas de carreras, está en condiciones de ser estudiado con vistas a su aplicación a los vehículos de serie.

## JUNTA GENERAL ORDINARIA

Se celebró la Junta General ordinaria, del año 1933 el 22 de Diciembre último, componiendo la mesa presidencial lo siguientes compañeros: Presidente, Vice-presidente, Secretario, Vice-Secretario, Tesorero 1.º y 2.º, Contador e Inspectores José Aguilera y Carlos Mercé.

Dió comienzo a las 22 horas, dándose lectura al siguiente Orden del día:

- 1.º Lectura del acta anterior.
- 2.º Aprobación Memoria y Cuentas. Dar cuenta aprobación Reglamento y resultado Asamblea Madrid. Elección de cargos. Ruegos y preguntas.
- 3.º Dar conocimiento nombramientos efectuados por la Directiva.

Es aprobada el Acta de la Junta general anterior, como asimismo la Memoria y Balance de cuentas del año.

La General muestra su conformidad a los nombramientos efectuados por la Directiva, y que fueron los siguientes: para Vice-presidente Joaquín Culla y para Inspector, Miguel Porcar, ambos por dimisión de los titulares.

La Presidencia da cuenta, que aprobada la reforma del Reglamento por el Gobierno Civil con fecha 21 Noviembre pasado, éste entra en vigor desde dicha fecha.

Con dicho motivo, y teniendo que procederse a la impresión de Reglamentos nuevos se pone a discusión de si sería más conveniente la confección del Carnet-Reglamento.

En la discusión intervienen varios compañeros, presentándose varias proposiciones, entre ellas, la del compañero Tomás que propone se imprima el Carnet-Reglamento por cuenta del Montepío poniéndolo a disposición de la Sección con un pequeño recargo con destino a la Caja de Invalidez y Vejez; otra por el compañero Coca en las mismas condiciones pero que su importe pase en total a ingresar la antes mencionada Caja; y por el compañero Tárrega, que se vea la manera de aprovechar los actuales car-

nets y por el compañero Aguilera, que se pague su importe, a medias, entre el Montepío y los Asociados.

Intervienen además varios compañeros: Sos, González, Monfort y otros; entre ellos, Peris, Peña y Saborit, adhiriéndose a la proposición del compañero Tomás; los dos primeros oponiéndose a lo propuesto y el último abogando que se efectúe como se ha hecho hasta el presente.

Después de mucha discusión, y de haberse anulado una votación por presentarse dudosa, se acepta una propuesta del compañero Monfort, en el sentido de que se otorgara un voto de plena confianza a la Directiva para que ésta resolviera en definitiva en este asunto, y dejando desde luego, salvaguardados los intereses del Montepío. Por aclamación unánime así se acordó.

A continuación se pasó por el compañero Secretario a dar lectura a toda la documentación referente a la Asamblea celebrada en Madrid durante los días 5, 6 y 7 del mes de Diciembre, «Pro-federación» y que tuvo lugar en el domicilio social de la «Unión Española de conductores de Automóviles» con asistencia de veinticinco Sociedades con un total de 17.479 afiliados.

De su lectura se desprende que se ha llegado al resultado final de unas Bases de intercambio, más ampliadas que las actualmente en vigor, y con un carácter general, de que actualmente carecían; obligación de celebrar anualmente una reunión, en la Ciudad que le corresponda, para tratar en ella cuanto de interés se crea conveniente para los intereses Mutualistas y trazar nuevas normas a seguir, y nombramiento de una Sociedad Presidente; otra Vice-Presidente y otra Suplente que actuarán en cuantas cuestiones se susciten entre los firmantes de las Bases y que no podrán ser sus fallos apelables, nada más que en la Asamblea que anualmente se celebre, pudiéndose celebrar reuniones extraordinarias si así lo solicitan los adheridos, o parte de ellos, o si el interés general lo demanda.

Cuando se va a proceder a la elección de cargos, el compañero Mercé hizo uso de la palabra para solicitar de los compañeros que asistían a la General, que reeligieran en su cargo de Revisor de cuentas 1.º al compañero Sos, pues siendo un puesto de máxima confianza y gran responsabilidad el suyo, y habiéndolo desempeñado a gusto de todos, era muy conveniente que siguiera en el mismo cargo para mayor garantía de que los intereses del Montepío tendrían en él un gran defensor.

A dicho ruego se adhirió el compañero

Monfort que tiene palabras de afecto y simpatía para su compañero y amigo.

Y por último se acepta la proposición por aclamación.

Después de efectuada la votación ésta da el siguiente resultado:

Para Vice-presidente: Francisco Signes, con 63 votos y Vicente Orenge y Joaquín Culla con un voto cada uno.

Para Secretario: Rafael La Orden, 66 votos y Manuel Martínez con 3 votos.

Para Contador: José Tomás, 63 votos; Joaquín Monfort, 2 votos y José Rovira 1 voto.

Para Tesorero 2.º Melitón Pallarés, 63 votos; Ramón Fauvel, con 2 votos y Juan Martínez y Roberto Llorens, 1 voto cada uno; y para Inspectores, los siguientes compañeros con 66 votos: Vicente Sales y José Besalduch; con 65 votos: José Meseguer, León Ramón y José Arquimbau; con 64 votos: Carlos Mercé; con 2 votos: Vicente Peña, Ramón Fauvell y Federico Reboll; con 1 voto: Vicente Petit, Juan Villegas y Salvador González.

Resultando por lo tanto, elegidos los siguientes compañeros:

Vice-presidente: Francisco Signes.

Secretario: Rafael La Orden.

Contador: José Tomás.

Revisor primero: Vicente Sos (reelegido).

Tesorero segundo: Melitón Pallarés.

#### INSPECTORES GENERALES

Vicente Sales, José Besalduch, José Meseguer, León Ramón, José Arquimbau y Carlos Maset.

Por último se acordó constara en acta un voto de gracias y absoluta confianza, al Redactor Jefe de la Revista «Castellón Automovilista» D. Rafael Monfort, por lo acertado de su gestión y labor meritoria, que en silencio y con gran modestia viene desarrollando desde las páginas de esta Revista, nuestro querido y estimado compañero.

Y por no haber más asuntos que tratar, y no haciendo ningún compañero uso de la palabra en ruegos y preguntas, se levantó la sesión a las veinticuatro horas.

\* \* \*

En esta General, que se vió muy concurrida, se dió muestra del gran interés (que cada día va en aumento) de todos los compañeros, por los asuntos que afectan a la vida y buena marcha de la Sociedad, que cada día avanza con paso más seguro por su espinoso camino, gracias al desvelo y gran cariño que ponen en su cometido los compañeros que rigen su destino, destacan-

dose de entre su labor la buena marcha administrativa, con la que han conseguido que al cerrar el Balance del año 1933, éste arroje un saldo total de 24.403'19 pesetas en la Caja de Enfermedades y Accidentes y 3.607'30 pesetas la Caja de Invalidez y Vejez, después de haber hecho frente durante el año al pago de atenciones por pesetas 11.568'60. Con estas cifras queda hecho el elogio más merecido de estos modestos compañeros, que a fuerza de tesón, y de algún que otro disgusto, han conseguido llevar al Montepío al lugar firme y próspero que en el momento actual se halla, a pesar del poco tiempo que viene actuando.

Por todo ello, vaya desde estas columnas nuestra modesta pero sincera felicitación a los dirigentes de nuestra Sociedad, y ¡Viva el Montepío!

X

### ¡POBRECITO!

Un muchacho de unos veinte años comparece ante el Juez acusado de vagancia y sospechoso de hurto.

—¿Cuánto tiempo hace que no trabajas? —le interroga el juez.

—Desde que murió mi madre— responde compungido el pillete.

El Juez se conmueve ante la respuesta y vuelve a preguntar:

—Vamos a ver, hombre: ¿qué edad tenías cuando murió tu madre?

¡Siete meses!

### Rafael de la Plana y la Guerra

Nuestro queridísimo compañero y colaborador Rafael de la Plana, ha hecho las siguientes manifestaciones sobre la guerra, a dos enviadas especiales extranjeras que están recopilando opiniones de España para editar un libro contra la guerra.

«La guerra en sí—dice—es odiosa e inoportuna; odiosa por que lleva consigo la maldad y la destrucción inicua; inoportuna por que todo ese despilfarro de dinero que se gasta en una guerra, debe aprovecharse para conjurar, es decir, para remediar en lo posible, la enorme crisis de trabajo mundial.»

MUTUALISMO

## Despierta compañero

El título de este comentario, es un aviso sincero, es una advertencia noble, para dar luz de una parte y de otra, para exponer la desidia que hoy se tiene a la Mutualidad. El mutualismo es la clave esencial para extinguir los sinsabores y es el portavoz elocuente de estas ineludibles necesidades.

Hace un año que este Montepío empezó a socorrer a los mutilados por medio de los subsidios y la alegría entre los favorecidos, fué sencillamente enorme.

Yo quisiera, pues, que vosotros socios y compañeros, fuerais todos, absolutamente todos, un procurador constante, un defensor inquebrantable por esta obra sublime que estuvo—como vosotros sabéis—en un trance difícil, pero al fin, se impuso la sensatez de todos y hoy vemos con simpatía la marcha admirable de nuestra Mutualidad y las establecidas en las demás capitales.

Los beneficios que hemos obtenido son inmensos: todos los asociados lo son también de toda España, es decir, que siendo socio de Castellón, por ejemplo, y tiene un socio necesidad de trasladarse a otra capital, allí es atendido con

el mismo celo y con el mismo cariño, como si estuviese en su propio Montepío.

Y, este beneficio se obtiene por una cantidad irrisoria, en relación con el desembolso que hace y para mayor elocuencia, veamos un caso de palpitante actualidad: en el año 1933 han cobrado de subsidios 511'00 pesetas, siendo socios dos años y medio; la cuota pagada por ellos es de 120'00 pesetas, así es que, para abonar el subsidio percibido han de transcurrir ocho años y medio, luego los beneficios son inmensos.

Sin hacer mención a este subsidio, podrán también haber tenido la desgracia de un atropello, por lo cual, el Montepío, tendría que abonar la oportuna fianza para que saliese de la cárcel y, además, percibir una dieta estipulada.

¿Son pocos los beneficios que tenemos de nuestra flamante Mutualidad? Muchos y muy útiles para nuestra delicada profesión. No comprendo, pues, cómo hayan algunos chofers que en vez de prestar su colaboración y su asentimiento, para fomentar la invalidez y vejez, se pasen el tiempo haciendo manifestaciones jactanciosas y estúpidas, en contra de esta obra culta y humanitaria. Pero yo espero que se impondrá—aunque tarde—el buen sentido, es decir, se percatarán esos compañeros del volante y acudirán a engrosar las filas de esta humanitaria Mutualidad, para que así, todos de acuerdo, podamos seguir trabajando con mayor entusiasmo si cabe.

RICARDO LLAGO

# ¡¡ ATENCION!! ¡No se deje engañar!

Nuestros pistones son los únicos

## PISTONES BORGÓ LEGITIMOS

Si le ofrecen otros pistones con marca parecida, rechácelos porque son una imitación.

### EL PISTON BORGÓ LEGITIMO

El único tratado térmicamente con dureza Brinell 150, es el que desde hace 25 años vence en todas las carreras y records

Monte siempre **PISTONES BORGÓ LEGITIMOS**

y para que no le engañen, exija que esta marca conste en la factura o recibo

Representantes para Castellón y provincia

## GARAGE CASTELLON, de Peris y Varella

Sucursal: Ronda Mijares, 63  
Teléfono 344

Herrero, 23  
Teléfono 205

Talleres: Cajal, 33  
Teléfono 205

## TARJETA POSTAL

Por RAFAEL

*Hoy con el permiso de nuestros lectores, vamos a divagar sobre un caso insólito que ocurre en las carreteras con frecuencia. Se trata de lo siguiente: muchas veces se pincha una rueda de un camión y con el fin de que no haga movimiento alguno, le falcan con piedras—algunas de ellas de grandes dimensiones—y una vez arreglada la avería, dejan en medio de la carretera las «piedras»; otras veces y en análogos incidentes, para un carro, falcan también las ruedas y luego dejan abandonados igualmente estos obstáculos.*

*¿Sabéis lo que le sucedió hace unos días a un conductor de automóvil? Pues sencillamente esto: marchaba a una velocidad moderada, pero ello no fué óbice para que, de no estar prevenido, con seguridad se hubiera desviado de la carretera, por culpa de «esas piedras» que muchos dejan en plena carretera, y esta negligencia hubiera podido acarrear sensibles desgracias.*

*Los chofers son los primeros que deben evitar estos incidentes. ¿De qué forma? Denunciando a los conductores de vehículos y a los carreteros que dejen «las piedras u otros objetos en la carretera». Si así no lo hacéis, día llegará que sufriréis sus consecuencias.*

## EL CARACOL

Sin amigos, sin familias,  
apegado a su mansión,  
donde intranquilo se esconde  
al más ligero rumor;  
idólatra de sí mismo,  
pues solo siempre se vió,  
y hasta le da pesadumbre  
que otro disfrute el sol;  
manchando con sucia baba  
todo cuanto deja en pos,  
y por el tallo royendo  
la rosa que ve mejor;  
así viven y así mueren,  
sin dar a nadie afición,  
en la tierra el egoísta,  
y en su concha el caracol.

M. DE PALACIO

## CURIOSIDADES

### GACETILLA NOTICIERA

#### Los equipos para 1934

Sobre algunas pequeñas alteraciones, los equipos de las más importantes marcas que han de disputarse las pruebas europeas de gran fondo durante la temporada, serán como sigue:

Escudería Ferrari: Archilles Varci, Luis Chiron, Tadini, Trossy, Barbieri, Commoti. Coches Alfa Romeo de 2.300, 2.600 y 2.654.

Bugatti: Dreyfus, Wimille. Coches Gran Premio de 2.800, de ocho cilindros. Mercedes: Von Brautsphich, Nhenne, Beruet. Coches de 2.900 y 3.500, de ocho cilindros.

Auto Unión: Von Stuck, Sebastián, Von Leuning. Coches 16 cilindros motor superior a tres litros.

Maseratti: Coche 3.200, de ocho cilindros.

Escudería Brianza: Gildo, Strarra, Castelbarco, Laurani. Coches Maserati, de 1.500, 2.000 y 2.500, y un Bugatti de 1.500.

Grupo Giogo: Balestrero, Boindati, Baccilana, Lama. Coches Alfa Romeo de 2.600 y Maseratti de 2.500 y 3.000.

Además habrá individuales de calidad en la temporada.

Etancelin, que ha adquirido dos Maseratti de tres litros.

Sommer, que correrá sobre Alfa Romeo.

Lehoux, Lord Howe, Ghery y Nuvolari. Este último, libre todavía de todo contrato, tiene dos Maseratti de tres litros.

Fagioli, el campeón italiano de 1933, ha renunciado a tomar parte en la Escudería Ferrari.

Tiene ofertas de Bugatti y de Maseratti.

Brivio será probablemente el tercer piloto de Maseratti.

#### Los automóviles producidos

El rendimiento de las fábricas de automóviles de los Estados Unidos, Canadá y Europa en 1932, se calcula en 1.968.059 entre coches de turismo, ómnibus y camiones, según «Automóvil Comercio», del que son los datos que reseñamos seguidamente:

Checoslovaquia .....	14.000
Polonia.....	125
Suecia.....	2.800
Rusia .....	26.700
Alemania.....	50.500
Inglaterra.....	230.000
Austria.....	3.000

Italia .....	30.000
España .....	450
Bélgica .....	3.000
Francia .....	175.000
Suiza .....	440
Otros países .....	500
<hr/>	
Total en Europa .....	536.515
Total en los E. U. A. y Canadá	1.431.544
Total mundial para 1932....	1.968.059
para 1931....	3.017.736
para 1930....	4.090.169
para 1929....	6.206.694

De los automóviles construídos en Europa el año pasado, no hay clasificación exacta para todos los países. La producción en Alemania fué de 44.000 automóviles y 6.500 camiones. La de Inglaterra se calcula en 160.000 automóviles y 70.000 camiones. La producción rusa fué, en mayor parte, de camiones.

La producción europea disminuyó el año pasado, pero no tanto como uno podría imaginar, dadas las condiciones críticas del mundo. A continuación damos las producciones anuales de Europa:

1932—536.515.....	1929—650.000
1931—545.385.....	1928—589.900
1930—583.107.....	1927—574.000

Los totales, como se vé por los datos anotados, no han cambiado considerablemente, durante estos últimos años. Siempre se han aproximado a 600.000. La industria europea ha seguido un curso más estable que la de los Estados Unidos y el Canadá.

*Los automóviles en Turquía*

A partir del primer año, en Sotambul, todos los automóviles deberán ser pintados del mismo color. Todavía no se sabe cuál será este color. Lo único que cabe conjeturar es que no será rojo, por ser este color privativo de los bomberos.

Por la recopilación,  
BALA ROJA

**Timbre del Estado.**—Preceptos de su Legislación que interesan a las *Asociaciones, Sindicatos o Sociedades de fines utilitarios y recreativas*, con las modificaciones que en la Ley vigente introduce el Decreto de 28 de enero de 1933, por DIEGO MANZANO JADO, Inspector Técnico del Timbre.—1933. Imp. Mercé. Castellón.—PRECIO: 2 PTS.

Acaba de publicarse esta obrita, destinada a facilitar el cumplimiento de la vigente Legislación del Timbre del Estado, que por su indudable utilidad se hace precisa a las entidades arriba mencionadas, ya sean *artísticas, científicas o literarias*, como *Ateneos y Academias; Cooperativas*, en cualquiera de sus formas; *profesionales—patronales u Obreras—y Colegios Gremiales; de propietarios; de seguros y socorros mutuos; Mutualidades escolares; Sindicatos agrícolas y Pósitos; Cámaras de Comercio, Industria y Navegación; Oficiales Agrícolas, de la Propiedad Urbana y del libro; o bien de recreo, como las deportivas, Casinos y Círculos*, etc., etc.

Ofrécense en este folleto, recopiladas y ordenadas de una manera sencilla, las disposiciones de carácter general cuyo cumplimiento incumbe a las Sociedades; el reintegro de instancias, Reglamentos o Estatutos; y sus Modificaciones; actas de constitución y renovación de Juntas y certificaciones de las mismas; Libros de Contabilidad y de Actas; Cuentas y sus Justificantes; nombramientos de cargos; títulos de socios; recibos de cuotas y modelo de su talonario; seguros y socorros mutuos; Libro de Ventas; productos envasados; barajas o juegos de naipes, anuncios, artículos de lujo, etc. Contiene también las exenciones del impuesto; sus requisitos, alcance y nulidad, y finalmente, la sanción correccional aplicable en las infracciones de la Ley.

Pedidos, acompañados de su importe, a Diego Manzano Jado, Inspector técnico del Timbre, Castellón.

**Recomendamos a los Sres. Socios Protectores y de Número, efectúen sus compras en las casas anunciantes de esta Revista**

**Rogamos a los señores anunciantes que cuando deseen darse de baja del anuncio, lo hagan QUINCE días antes de la fecha de salida de la Revista**

## Avisos de Secretaría

### Reconocimiento médico

Se pone en conocimiento de los socios comprendidos hasta el n.º 361 de recibo, que pueden pasar cuanto antes por casa del médico inspector de este Montepío (Dr. Julio Roca, calle González Chermá, 78-1.º) debiendo antes pasar a recoger en Secretaría las hojas de reconocimiento, y así poder estar en posesión de todos sus derechos.

### Avisos de accidentes

Para evitar dilaciones que pueden perjudicar a los interesados, éstos están obligados inmediatamente que les ocurra un accidente ponerlo en conocimiento de nuestro Abogado, cuyo domicilio va anotado en el recibo del mes.

### Abono de recibos

Se pone en conocimiento de los Socios de número, que todo compañero que al llegar el día último del mes no tuviera retirado el recibo corriente, no tendrá derecho a los subsidios de «Enfermedades y accidentes».

### Adquisición del carnet de Montepío

Se recomienda a todos los compañeros la conveniencia ineludible de contar con dicho carnet para poder hacer valer su personalidad Mutualista, no solo en Castellón, sino también en otras Capitales de España con las que tengamos establecido las bases de intercambio.

Para su adquisición se necesita además de la presentación del permiso de conducción, dos fotografías para el carnet.

### Cambio de domicilio

Para la buena marcha de la Sociedad y por el propio interés de los socios, es muy conveniente que cuando éstos cambien su domicilio lo pongan en conocimiento de la Secretaría; si así no lo hacen no se quejen de las molestias que con ello les pueden sobrevenir.

### Colaboraciones para la Revista

Por encargo de la Junta de Revistas se comunica a los compañeros y demás personas que remiten sus trabajos para su publicación, que las colaboraciones se recibirán hasta el día 16 de

cada mes en la Secretaría social; las que lleguen pasada esta fecha, se publicarán en el número siguiente. Las colaboraciones deben ser escritas a máquina, o en letra manuscrita, en forma clara y a una sola carilla.

Para la índole de las colaboraciones se recomienda lo prescripto en la parte pertinente de nuestro Reglamento, quedando también a cargo de nuestro Director y Redactor-Jefe la selección de los trabajos recibidos sin derecho a reclamación alguna por parte de los colaboradores.

### Motivos de queja en general

Todo socio, lo mismo los de la Capital que los de Provincia, están obligados a poner en conocimiento de la Secretaría (bien sea verbalmente o por escrito) cualquier motivo de queja o censura que puedan tener, pero siempre que éstas estén relacionadas con el Montepío o con su Revista.

### Aviso importante

Se recuerda a todos los señores socios de este Montepío, la obligación que tienen de presentar la baja por enfermedad el mismo día de la fecha, pudiéndola entregar en este Montepío de 2 a 3 o de 8 a 11.

Igualmente se recomienda a todos los señores socios de este Montepío que cuando tengan un accidente tomen los nombres de los testigos para mejor aclaramiento.

### Notas

Se pone en conocimiento de los señores socios que se hallen comprendidos en los números que preceden, se dignen pasar por secretaría a recoger las hojas de reconocimiento para que el Sr. Julio Roca, Médico inspector de este Montepío, pueda reconocerlos.

Lo que se hace presente para que luego no aleguen ignorancia en caso de accidente u enfermedad. Con el bien entendido que si hasta esa fecha no se ha hecho el reconocimiento reglamentario, perderán un mes de derecho a subsidios a partir del día que se efectúe dicho reconocimiento:

Los números son los siguientes: 32-47-75-82-89-93-105-114-121-132-133-150-151-155-163-164-171-182-183-191-195-198-204-205-218-226-235-236--239--242--243--252--255-262-270-271-273-275-277-282-285-292-294-301-304-310-311-316.

## Caja de Enfermedades y accidentes

	Ingresos		Gastos	
	Pesetas		Pesetas	
<i>Saldo anterior</i> .....	5.772	34	—	—
Recaudado por cuotas.....	1.632	—	—	—
A José Ramón, por casa y Heraldó.....	—	—	77	—
Al Sr. Médico Inspector, por sus honorarios.....	—	—	125	—
Al Sr. Abogado íd. ....	—	—	80	—
Al Sr. Procurador íd. ....	—	—	50	—
Al Oficial de Secretaría íd. ....	—	—	60	—
A José Tomás, por 7 días subsidio.....	—	—	28	—
A José Aguilera, por 17 » » .....	—	—	68	—
A José Martí, por 16 » » .....	—	—	80	—
A Francisco Guillén, por 21 » » .....	—	—	126	—
A Jeremías Alcácer, por premio cobranza.....	—	—	65	25
A Compañía Telefónica, abono del mes.....	—	—	25	—
A Hidroeléctrica del Mijares, por fluido del mes.....	—	—	14	45
A Secretaría, por gastos delegados a la Asamblea Madrid, telefonemas, sellos, etc. ....	—	—	457	20
A Imprenta Mercé, por impresos.....	—	—	51	—
	—	—	1.306	90
<i>Saldo en caja</i> .....	—	—	6.097	44
<b>TOTAL</b> .....	<b>7.404</b>	<b>34</b>	<b>7.404</b>	<b>34</b>

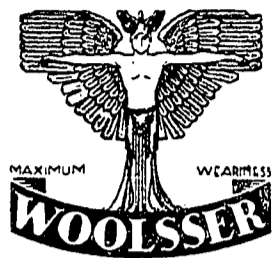
### RESUMEN DE EFECTIVOS

Valores del Estado.....	17.558'80
Cuenta corriente en el Banco de España .....	746'85
Saldo en Caja.....	6.097'44
<b>SALDO TOTAL</b> .....	<b>24.403'19</b>

### Movimiento de fondos de la caja de invalidez y vejez en el mes de Diciembre de 1933

	Ingresos		Gastos	
Saldo del mes anterior.....	3.187	05	—	—
Recaudado por cuotas.....	243	—	—	—
Donativo de José Tomás.....	8	75	—	—
» de Jeremías Alcácer.....	5	—	—	—
Beneficios de la liquidación lotería.....	163	50	—	—
A Jeremías Alcácer, por premio cobranza..	—	—	9	70
	—	—	9	70
Saldo en Caja.....	—	—	3.597	60
<b>TOTAL</b> .....	<b>3.607</b>	<b>30</b>	<b>3.607</b>	<b>30</b>

LUBRIFICANTES  
DE PRIMERA CALIDAD



IMPORTACION DIRECTA

ACEITES Y GRASAS LUBRIFICANTES

# WOOLSSER

Toda una garantía para sus automóviles y maquinaria

Un tipo de lubricación para cada uso

Representante para la provincia de Castellón: EMILIO SANCHIS COLOMÉ

Agente comercial colegiado

Bartolomé Reus, 28 - Teléfono 534 - CASTELLÓN

# NEUMÁTICOS

# GOMEZ

**TODAS MARCAS  
MAS BARATOS**

Paseo de Ribalta, 6  
TELEFONO 346

(Junto Cuartel de Carabineros)

# CASTELLON

## FARO INDUSTRIAL

CORREAS — GOMAS — AMIANTOS

ACEITES  
Y  
GRASAS  
LUBRIFI-  
CANTES

Instalaciones de  
riego  
**CITI**

Alquiler de gru-  
pos de aforo y  
agotamiento

ACCESO-  
RIOS PARA  
LA INDUS-  
TRIA, MINAS  
Y BODEGAS

**CASTELLÓN**

CALLE FALCÓ, 7 - TELÉFONO 2

Hojalatería Catalana

DE

## VICENTE CAPDEVILA

COLOCACION DE  
VIDRIOS Y APA-  
RATOS DE GAS  
— ETC. ETC. —

ESPECIALIDAD  
EN SOLDADURA  
AUTÓGENA

CALLE BAYER, 10



**HOJALATERÍA  
Y FONTANERÍA**

**JOSE PERIS**

**San Vicente, 21**

**CASTELLON DE LA PLANA**

¿Tiene V. la seguridad de una buena lubricación?  
Siga el ejemplo de los "ASES DEL AUTOMOVILISMO"  
y no use para su motor más que

**ACEITES INGLESSES**



Son los que triunfan en todas las carreras.

Representante para Castellón y su provincia: **Hijos de Jaime Blanch**

*Lubrificantes*

*Clayton*

*Mayor, 7*

*Castellón*

**G  
A  
R  
A  
G  
E**

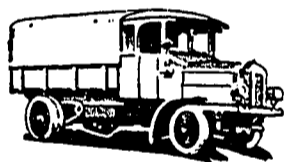


**PISTONES  
BORGOS**

**C  
O  
R  
T  
É  
S**

**SERVICIO PERMANENTE**

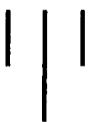
Teléfono 363 CASTELLÓN Herrero, 31



**Antonio Branchadell**



Guarnición de Autos  
Fundas, Capotas  
Toldos para Camión

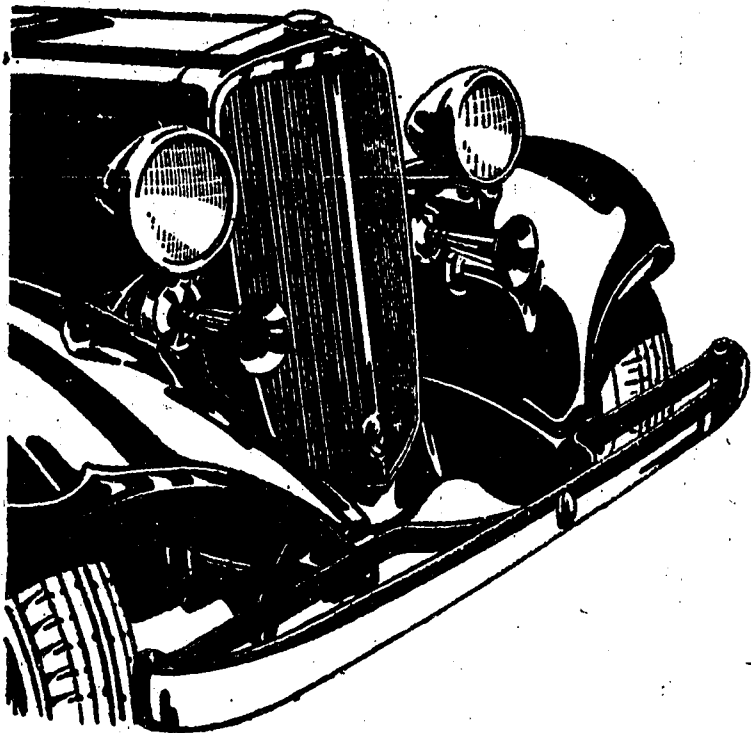


P. Rey D. Jaime, 38  
Ruiz Zorrilla, 14

**CASTELLÓN**

**Disponible**

*Chevrolet sigue Delante*



*El nuevo coche*  
**CHEVROLET**  
*ha llegado*

Exposición y depósito de los coches y camiones

**CHEVROLET**  
**Garage ROBERTO**

Taller especializado en las reparaciones

**CHEVROLET**

Piezas de recambio legítimas

**CHEVROLET**

En los Estados Unidos, el mayor mercado de automóviles del mundo, el más exigente y el de más recia competencia, CHEVROLET continúa a la cabeza de todas las marcas, cosa que viene haciendo sin interrupción desde 1931.

Concesionario para la provincia

**PEDRO ROMERO VAZQUEZ**

Pérez Galdós, 6-Teléfono 328

# SERVICE MOTOR

## Taller de JUAN MARTÍ

### Sección Eléctrica

A cargo de competentes especialistas

Baterías LIONS americanas :-:-

### REPARACIONES ELECTROMECANICAS

Garantizadas,

Breves y

Económicas

### Sección Mecánica

A cargo del experto mecánico

JOSÉ VICENTE

Neumáticos **INDIA** superior al mejor

Autonómicos **AUSTIN**

MOTOCICLETAS **B. S. A.**

**CAMIONES NAVAL SOMUA** FABRICACION NACIONAL

## ENRIQUE ALE ARCHILES

Representante para Castellón y provincia

AVENIDA CLARA, 17

TELEFONO 465

