

HORIZONTES



PORTAVOZ DE LOS OBREROS DE GENERAL MOTORS

N.º 1

18 SEPTIEMBRE 1936

PRESENTACIÓN

Un periódico de fábrica. El primer periódico de fábrica que la revolución triunfante hace nacer. No ya un periódico de obreros de una organización determinada, sino la expresión viva de la conjunción feliz, de afanes y de posibilidades, de esperanzas y de realizaciones, de los obreros de la C.N.T. y U.G.T. que convivimos todos los días en la misma tarea, y que por ello sabemos hasta que punto son idénticas nuestras necesidades y nuestras aspiraciones.

Que nos proponemos con la creación de este periódico?

Tenemos delante de nosotros una responsabilidad extraordinaria. Debemos poner en pie una industria nueva en nuestro país, y debemos hacerlo deprisa; hay muchas razones, de mil órdenes diferentes, que nos obligan, y debemos además hacer impecadera la unión obrera que ahora vivimos, porque con ella y solo con ella nos será dable la conquista de un mundo mejor, más libre y más humano.

Y con este propósito, para llevar fuera de nuestra fábrica, a todos los trabajadores de nuestro país, la buena nueva de nuestra identificación absoluta, para hacerla entre nosotros mismos, trabajadores de General Motors, más firme y más indestructible cada día, para éso hemos creado "HORIZONTES".

No podríamos llamarle de otra manera. El periódico queremos que sea la expresión gráfica de nuestras inquietudes y ellas nos abren horizontes ilimitados de progreso y de civilización.

Que este primer periódico de fábrica deje pronto de ser el único en Barcelona; que la semana que viene tengamos que saludar alborozados la aparición de muchos más que sean, como él, la expresión de la voluntad, de unión y de victoria de la clase trabajadora.

Toda la prensa obrera tiene en nosotros unos amigos incondicionales. En nuestra esfera de acción, cualquier iniciativa de interés general tendrá acogida fervorosa.

Y para todos los antifascistas militantes, y de manera particularísima para los hermanos del frente de batalla, un abrazo fraternal.

Organización

UNIDAD

Valor en el frente. Victorias ante el enemigo. Sí; pero también trabajo en las ciudades, triunfos en la retaguardia. Porque en la retaguardia también se ganan batallas. Y una de las batallas más completas, una de las batallas que más ha emocionado a este Comité, es la ganada en el terreno de la unidad, es la alcanzada el día en que se formó el primer COMITE DE ENLACE entre las dos grandes centrales sindicales: C. N. T. y U. G. T., entre los dos más destacados organismos de la revolución en Cataluña: el P. S. U. C. y la F. A. I.

Tenemos ante nosotros al enemigo más poderoso que han tenido jamás, a lo largo de toda la historia, el proletariado y las masas populares: el fascismo. Ante sus crímenes, ante su barbarie, palidecen los asesinatos de

Lá Commune de Paris, del zarismo en Rusia, la ley contra el socialismo, de Bismark. Junto a un Hitler, a un Mussolini, a un Franco, parecen seres humanitarios las hienas sangrientas de Thiers y Nicolás II, y hasta los verdugos máximos de pueblos, Juan Vicente Gómez y Shan-Kai-Sheck.

Frente a este enemigo interior y exterior, que golpea a una, con las armas en la mano y con los aviones extranjeros, a los gloriosos trabajadores de Cataluña y de España, nuestra desunión sería, más que un suicidio, un crimen. Por el contrario, nuestra unión (unidad de acción hoy, orgánica mañana) es la seguridad del triunfo, de este doble triunfo en los campos de batalla y en la reconstrucción de la nueva economía socialista y libertadora.

El Comité de General Motors, compuesto por cinco camaradas de la U. G. T. y cinco de la C. N. T., se ha sabido dar cuenta exacta de la importancia de esta

unión, y es para nosotros motivo de la mayor alegría comunicar a los compañeros de la fábrica que nuestra compenetración es tal, que hasta ahora en ninguno de los graves acuerdos tomados hemos tenido que recurrir a votación. Todos han sido tomados por UNANIMIDAD ABSOLUTA y con un entusiasmo fraternal incomparable.

Y es gracias a esto que nos ha sido posible presentar ante vosotros una labor en poco más de quince días, como la expresada en la Asamblea del día 3, cuya reseña va aparte; labor que ha merecido ser reflejada en hojas enteras de la prensa diaria y cuya realización final hará cambiar el rumbo de la economía nacional en la cuestión del transporte mecánico.

Camaradas todos: ¡Adelante!
¡Viva la unidad de acción de la C. N. T. y la U. G. T. del Partido Socialista Unificado y la F. A. I.!
De todos los proletarios del frente y de las fábricas.



Grupo de trabajadores de General Motors fábrica y oficinas que junto con el comité obrero, laboran estusiastamente para acelerar el triunfo del proletariado

La magnífica tierra granadina ha visto caer a Federico García Lorca, uno de los más destacados artistas que había sentido profundamente los dolores de la clase trabajadora, sacrificado a la estulticia criminal del fascismo degenerado. Reproducimos uno de sus romances más característicos para honrar la memoria del que fué gran poeta del pueblo.

ROMANCE SONÁMBULO

VERDE que te quiero verde.
Verde viento. Verdes ramas.
El barco sobre la mar
y el caballo en la montaña.
Con la sombra en la cintura,
ella sueña en su baranda,
verde carne, pelo verde,
con ojos de fría plata.
Verde que te quiero verde.
Bajo la luna gitana,
las cosas la están mirando,
y ella no puede mirarlas.

*

Verde que te quiero verde.
Grandes estrellas de escarcha
vienen con el pez de sombra
que abre el camino del alba.
La higuera frota su viento
con la lija de sus ramas,
y el monte, gato garduño,
eriza sus pitas agrias.
Pero ¿quién vendrá? ¿Y por
[dónde?...

Ella sigue en su baranda,
verde carne, pelo verde,
soñando en la mar amarga.

-Compadre, quiero cambiar
mi caballo por su casa,
mi montura por su espejo,
mi cuchillo por su manta.
Compadre, vengo sangrando,
desde los puertos de Cabra.

-Si yo pudiera, mocito,
este trato se cerraba.
Pero yo ya no soy yo,
ni mi casa es ya mi casa.

-Compadre, quiero morir
decentemente en mi cama.
De acero, si puede ser,
con las sábanas de holanda.
¿No ves la herida que tengo
desde el pecho a la garganta?

-Trescientas rosas morenas
lleva tu pechera blanca.
Tu sangre rezuma y huele
alrededor de tu faja.
Pero yo ya no soy yo,
ni mi casa es ya mi casa

-Dejadme subir al menos
hasta las altas barandas;
¡dejadme subir!, dejadme
hasta las verdes barandas.
Barandales de la luna
por donde retumba el agua.

*

Ya suben los dos compadres
hacia las altas barandas.
Dejando un rastro de sangre.
Dejando un rastro de lágrimas.
Temblaban en los tejados
farolillos de hojalata.
Mil panderos de cristal
herían la madrugada.

*

Verde que te quiero verde,
verde viento, verdes ramas.
Los dos compadres subieron.
El largo viento, dejaba
en la boca un raro gusto
de hiel, de menta y de albahaca.
¡Compadre! Dónde está, dime,
dónde está tu niña amarga?
¡Cuántas veces te esperó!
¡Cuántas veces te esperara
cara fresca, negro pelo,
en esta verde baranda!

*

Sobre el rostró del aljibe
se mecía la gitana.
Verde carne, pelo verde,
con ojos de fría plata.
Un carámbano de luna
la sostiene sobre el agua.
La noche se puso íntima
como una pequeña plaza.
Guardias civiles borrachos
en la puerta golpeaban.
Verde que te quiero verde.
Verde viento. Verdes ramas.
El barco sobre la mar.
Y el caballo en la montaña.

En este primer número
queremos dedicar un re-
cuerdo emocionado a nues-
tro camarada Jesus Callerm
muerto en lucha contra el
fascismo con la promesa
solemne de que su sangre
generosa hará más roja la
bandera de nuestra
revolución triunfante

¿Podemos construir totalmente los autos y camiones necesarios para el país?

INFORME PRELIMINE PRESENTA AL

CONSEJO ECONOMIA

EL COMERO DE

General Motors Peninsular

LA PROSPERIDAD DE UN PAIS DEPENDE DEL DESARROLLO Y EXPLOTACION DE SUS FUENTES NATURALES DE RIQUEZA

LAS FUENTES NATURALES DE RIQUEZA EN ESPAÑA, SON:

1. *Productos agrícolas, vinícolas y animales.* — Principalmente frutas, aceitunas, cereales, hortalizas y legumbres, vinos, aceites, corcho, madera, cueros, pieles y lanas.

2. *Minas.* — Principalmente de mineral de hierro, plomo y plomo argentífero, cobre, níquel, estaño y mercurio, Carbón.

3. *Pesca e industrias conserveras.*

4. *Hidráulica.* — No es abundante aún por falta de desarrollo. Los pantanos y canales de riego son escasos y el fluido eléctrico caro.

5. *Mano de obra.* — Muy hábil, tanto en clase experta como semiexperta, que ha permitido la rápida adaptación y desarrollo de toda clase de industrias modernas.

España, sin embargo, carece de varias materias primas necesarias, tales como carbón de calidad en abundancia, petróleo y sus derivados, algodón, caucho y algunos metales para las aleaciones del acero.

ESPAÑA NO HA DESARROLLADO SUS FUENTES DE RIQUEZA DEBIDO A LA ESCASEZ DE MEDIOS DE TRANSPORTES

Los ferrocarriles en nuestro país son costosos de construir y mantener, debido a su accidentado terreno y a la poca densidad de población.

España reúne condiciones que hacen indispensable el

TRANSPORTE MOTORIZADO

Por lo tanto, a medida que aumente sus medios de comunicación y distribución por medio del camión, del autobús y del automóvil, en igual proporción aumentará la explotación de sus recursos naturales, que trae consigo la riqueza y bienestar del país.

LA FABRICACION ECONOMICA DEL AUTOMOVIL Y CAMION EN NUESTRO PAIS HA TROPEZADO HASTA AHORA CON LAS SIGUIENTES DIFICULTADES

Nuestro mercado consume de 25.000 a 30.000 unidades al año

1. La importación era prácticamente libre para todas las marcas y

procedencias, por lo que las cifras de venta que obtenía cada uno de los importadores eran relativamente bajas. Así tenemos que durante el año 1935 la marca que obtuvo mayor número de ventas de camiones alcanzó la cifra de 1.927 unidades (Chevrolet).

2. Las empresas distribuidoras más importantes eran extranjeras, dependiendo de las respectivas fábricas, lo que motivó que no tuvieran el más mínimo interés en nacionalizar esta industria. Si algunos ensayos y estudios se hicieron por parte de estas Compañías, siempre fué con el fin de obtener unas ventajas aduaneras.

3. El capital nacional no se atrevió a luchar contra esas grandes organizaciones extranjeras.

4. La creencia de que técnicamente no podía realizarse la fabricación en regular escala.

ESTAS CAUSAS Y DIFICULTADES HAN DESAPARECIDO

1. La libre importación de automóviles y camiones ha cesado. La cifra total de unidades que nuestro país necesita, puede unificarse y esta cifra permite la fabricación económica.

2. Las empresas extranjeras no deben tener más intervención en la fabricación, importación y venta de vehículos mecánicos.

3. No hay dificultades contando con el apoyo del Consejo de Economía.

4. La realización técnica, por su mayor complejidad, vamos a tratarla, de momento, a grandes rasgos, en las páginas que siguen:

TIPOS A FABRICAR

Para normalizar lo más posible la industria automóvil, deberían construirse únicamente los siguientes tipos:

Camión pesado (Hispano Suiza).
Camión ligero (tipo Chevrolet).
Automóvil 7 pl. (Hispano Suiza).
Automóvil ligero (tipo Ford 10 HP).
Tractor.

Dentro de los citados modelos, cabe un derivado del camión ligero tipo Chevrolet, o sea el chasis largo para autobús, que se obtendría con algunas variaciones en el tipo original (bastidor alargado, interposición de un suplemento de árbol propulsor y

junta universal y empleo de otras balijas traseras.

Los diferentes tipos que dejamos reseñados, deberían unificar el mayor número de piezas que fuera posible, especialmente toda la parte eléctrica, accesorios e instrumentos del tablero. Siempre sería preferible montar, por ejemplo, en los chasis pesados y autobuses dos dinamos y dos baterías, a tener que fabricar o importar dinamos especiales.

Por lo que dejamos expuesto, puede desprenderse que la fabricación del camión pesado y del automóvil 7 plazas correría a cargo de la Hispano Suiza; la organización total y montaje del coche ligero 10 HP debería ser atendida por la Ford, ya que actualmente buen número de piezas para este modelo son de producción nacional. La construcción del camión ligero y chasis autobús tipo Chevrolet sería cuidada por General Motors Peninsular, que monta algunas piezas nacionales y construye cabinas metálicas y carrocerías con materiales del país.

De la construcción del tractor podría ocuparse indistintamente la Hispano Suiza o Ford, aunque nos inclinamos a favor de la primera por no tratarse de grandes series.

Aunque estas organizaciones trabajarán independientemente en su cometido, consideramos indispensable un Comité de Enlace, con el fin de colaborar mutuamente al plan de conjunto.

Por lo que nos afecta, vamos a estudiar las posibilidades de construcción de camiones y chasis para autobús tipo Chevrolet:

Como punto de partida podemos afirmar:

NO ES NECESARIA LA INSTALACION DE UNA GRAN FABRICA PARA CONSTRUIR LAS DISTINTAS PIEZAS

Consideramos que un proyecto de esta índole sería poco menos que irrealizable.

1.º Porque no estamos capacitados, ya que las fábricas existentes son el resultado de sucesivas ampliaciones y experiencias.

2.º El tiempo necesario para el estudio, proyecto y realización sería larguísimo.

3.º La maquinaria debería ser en su mayor parte importada y su coste sería extraordinario.

Disponemos de casi todos los elementos necesarios para esta industria, pero distribuidos en distintos talleres y fábricas.

De acuerdo con esta circunstancia, nuestra organización cuidaría de:

1. Clasificación de las distintas piezas y distribución de encargos a los talleres que dispongan de los medios adecuados para su construcción.

2. Proporcionar todos los detalles técnicos para facilitar la construcción de las piezas (dibujos, muestras, especificaciones sobre materiales, etcétera).

3. Comprobación y verificación de todas las piezas antes de la aceptación de las mismas.

4. Montaje y terminación de los camiones, inspección, pruebas, etc.

CLASIFICACION DE PIEZAS

Estamos efectuando una detenida clasificación de todas las piezas que componen un camión tipo Chevrolet, y que agruparemos de la siguiente forma:

Hierro fundido
Hierro maleable
Acero moldeado
Fundición a presión
Forja
Chapa gruesa estampada

Mecanización
Torneado
Fresado
Planeado
Decoletaje
Taladrado
Engranajes
Rectificado

Tratamiento térmico, cementación.
Muelles espirales, cojinetes de bolas y rodillos.

Corcho, fibra, ebonita, madera y cristales.

Partes eléctricas, etc., etc.

Haremos también una minuciosa clasificación de fábricas y talleres de acuerdo con este plan.

Entonces podremos presentar una relación, detallando cada una de las piezas con indicación de los talleres que pueden construirlas, capacidad de producción y horas, hombre y máquina por pieza.

Para dar una idea de que disponemos de todos los medios para la fabricación en volumen, vamos a citar los talleres que pueden construir algunas de las piezas que parecen ofrecer más dificultades:

Largueros y travesaños de bastidor.

Faros.

La Hispano. Ripoll.

Material Ferrocarriles.

Construcc. Metálicas, Manresa.

Dinamos, motores arranque y bocinas eléctricas.

Lámparas eléctricas.

Radiadores.

Biosca, Hnos.

La Electricidad, Sabadell.

Siemens, Cornellá.

Philips Ibérica.

Daurella. Tió Riera.

Cuenta kilómetros.

Portusach, Maurer.

Engranajes.

Font y Campabadal.

Ex talleres Pescara.

Auto-Hispano.

Pistones.

Fundación Dalia.

Cojinetes a bolas y rodillos.

Casimiro Soler.

Cigüeñales.

La Maquinista.

Constructora Naval.

Bombas gasolina y bombas aceite.

Fábrica de contadores.

Puente trasero y funda de eje cardan.

S. A. E. S. A.

Industrias Mecánicas.

Fundición de blocks, culatas y cajas de cambio.

Rápida, S. A.

Industrias Mecánicas.

Mecanización de las mismas.

Construcciones Rex.

La Maquinista.

Y así podríamos ir detallando cada una de las piezas que forman un camión.

No hemos citado industrias del norte de España, cuya colaboración sería muy ventajosa por su capacidad y elementos.

MATERIALES

Existe el error de creer que los materiales, especialmente los aceros del país, son de calidad inferior a los extranjeros.

Este error proviene de que generalmente los constructores nacionales usan aceros cuyas características no son las más apropiadas para el caso requerido. Los ensayos para determinar las características que un material debe reunir, son tan costosos que únicamente están al alcance de las grandes organizaciones industriales.

Otras veces nuestros constructores conocen exactamente la composición del material a emplear, pero las cantidades que requieren son insuficientes para permitir su fabricación a nuestra industria siderúrgica.

Tanto ésta como la anterior dificultad, desaparecen, ya que los técnicos de esta organización pueden facilitar toda clase de detalles sobre composición química, propiedades físicas, tratamiento térmico, etc., de los distintos materiales para la fabricación de cada una de las piezas.

El tonelaje que representaría las diversas aleaciones, es más que interesante para la industria siderúrgica.

Nuestra organización debería contar con un laboratorio adecuado, no para hacer ensayos y experimentos, sino para comprobar y examinar los materiales y piezas a la llegada.

MONTAJE

Esta fábrica, con algunas modificaciones en vista al montaje total de un solo modelo, es capaz de terminar, inspeccionar y probar todos los camiones de este modelo que el país requiera.

Tal como ya hemos indicado, presentaremos un

INFORME DEFINITIVO

en el que reseñaremos:

Coste de cada pieza, tomando la cantidad de material y las horas de trabajo.

Talleres donde pueden construirse. Capacidad productora de los mismos.

Coste del montaje y acabado. Maquinaria y elementos que fuera preciso adquirir.

Presupuestos.

No obstante, anticipándonos a este estudio final afirmamos que:

PODEMOS CONSTRUIR TOTALMENTE LOS AUTOMOVILES Y CAMIONES NECESARIOS PARA EL PAIS

Técnica

Necesidad de la normalización

Se entiende por «standarización», o mejor, normalización, el conjunto de reglas que tienden a la mayor unificación de los productos industriales.

Su importancia es tal, que podemos decir que todos los países productores tienen sus normas propias, o bien han adoptado las más generalizadas: S. A. E. (Estados Unidos) o bien D. I. N. (Alemania).

La normalización tiene por objeto facilitar la producción bajo todos conceptos, impidiendo el desbarajuste industrial y comercial a que hemos estado sometidos.

Hasta ahora cada industria ha fabricado sus productos, sin más regla ni norma que su capricho o interés particular. Tomad, por ejemplo, dos bombas centrifugas para elevación de agua, de la misma capacidad, pero de distinta marca; si las comparáis, podréis observar que en principio son iguales, que todas sus piezas son similares; pero podréis estar seguros que ni una sola de estas piezas podrá aplicarse indistintamente a las dos bombas.

Pensad, en cambio, la facilidad que para todos representa contar con algunos productos normalizados: las hojas de afeitar, que generalmente pueden usarse en cualquier máquina; las bombillas eléctricas, cuyos casquillos afortunadamente están unificados.

Parece exagerado, pero dicen los técnicos que la normalización ganó la Gran Guerra. Al principio, Alemania llevaba la ventaja, estaban preparados y organizados; todos los armamentos contruídos de acuerdo con normas fijas: poca variedad de calibres, gran facilidad para la fabricación y reparación del material de guerra por tener normalizadas la mayoría de sus piezas; el material ferroviario estaba también unificado. Por contra, el armamento de los aliados, no estaba sujeto ni individual, ni conjuntamente a normas; cada industria había contruído a su antojo y hasta que entraron los Estados Unidos en la contienda, país ya entonces «standarizado», no fué posible el triunfo. Los EE. UU. no sólo tenían normalizados los armamentos, sino todos

los elementos auxiliares: muchas piezas lo mismo servían en camiones, tractores, motos o aviones, que en las máquinas de los talleres de campaña y las piezas especiales estaban contruídas de acuerdo con normas que permitían su reparación o construcción con un utillaje limitado.

En las grandes organizaciones tiene tanta importancia la unificación, que en las fábricas Ford, por ejemplo, se construye casi toda su maquinaria con piezas «standard»: poleas, ejes, piñones, volantes, cojinetes, etc. de medidas adecuadas para toda clase de maquinaria, es decir, una especie de «Meccanos» gigantescos con los que montan elementos de producción en lugar de juguetes mecánicos.

En nuestro país, prácticamente no se ha hecho nada en cuanto a normalización, a pesar de los esfuerzos y buena voluntad de un grupo de Ingenieros Industriales de la Asociación de Bilbao.

Creemos firmemente que ha llegado el momento y quisiéramos que estas líneas fueran tomadas en consideración por todas las Organizaciones de Trabajadores y Técnicos para aprobar e imponer unas normas que tan beneficiosas serían para todos. El camino a seguir es sencillo: formar un comité en el que estuvieran representadas todas las Organizaciones en ello interesadas.

La misión de este Comité sería:

1.º Traducir, editar y difundir las normas D. I. N. (por ser las basadas en el sistema métrico).

2.º Controlar que las normas fueran observadas en la producción.

Si esto se hace habremos dado un paso de incalculable importancia.

J. PARA CHOQUES

Por la eficiencia del esfuerzo

Uno de los más graves problemas que lleva anejos el triunfo indudable sobre los insurrectos fascistas de nuestro país, con la colaboración más o menos encubierta de sus congéneres del extranjero, es el de la

ordenación de un sistema económico que substituya eficientemente el que ya ha agotado en España sus posibilidades de continuación.

Y este problema grave, del cual dependen todos los demás, debemos plantearlo con toda serenidad y atender a encontrar la solución justa, porque si en cualquier orden de cosas un error en momentos revolucionarios es cosa grave, en esta cuestión, en la que se juega el porvenir de la Revolución, un planteamiento inexacto y una solución errónea podría dar al traste con todos los sacrificios derrochados en la lucha, y podría hacer poco menos que inútil el enorme derramamiento de sangre proletaria que se ha hecho y que se hace.

Yo no conozco el pensamiento íntimo de los organismos responsables de las organizaciones antifascistas que no tienen una orientación específicamente obrera, pero tengo por seguro que los elementos que en estas organizaciones republicanas, con orientación político-económica pequeña burguesa, militan, se han dado perfecta cuenta de que ya no es posible pensar en la resurrección de una economía de trabajo capitalista, cuyo sello de identidad sea el régimen de propiedad privada.

Niego, por anticipado, la posibilidad de una disparidad absoluta de criterio en cuanto a las soluciones que propugnen las dos grandes organizaciones proletarias del país, la Confederación Nacional del Trabajo y la Unión General de Trabajadores.

Para mí, la unidad en la acción que ha hecho posible el triunfo, no se romperá ya hasta convertirse en la unidad orgánica de todos los trabajadores.

Y si la economía capitalista tiene cerradas todas las vías, ¿qué se nos ofrece para substituir la con mayor beneficio para las masas laboriosas?

Ante una economía de régimen individual, ante una explotación de la riqueza que tiene por único norte el acaparamiento en una sola mano del esfuerzo de todos, no tenemos más solución que una economía de régimen colectivo, una explotación de la riqueza orientada hacia la distribución equitativa del producto del trabajo.

Es decir, ante el fracaso de la economía capitalista, se impone la instauración de una economía socializada.

Por lo que nos atañe, analizaremos en números sucesivos la forma en que esto debe realizarse en el aspecto industrial.

J. MALDONADO



Critica

La Crítica

El poco alcance intelectual de los hombres hace que la crítica sea sobre los seres y cosas, impropia de quienes la *cultivan*, denotando una simple inconsciencia en perjuicio propio. Mas la crítica, hecha por buenos intelectuales, *cultiva* la capacidad del individuo y le hacen apto para enjuiciar a los criticados, para que los cuales adquieran enseñanzas que redundan más tarde en beneficio de todos.

Enjuiciando serenamente la crítica en los momentos actuales, me sitúo de golpe y porrazo dentro de las fábricas y talleres, donde tanto abunda en estos momentos.

La crítica en la hora presente debe hacer tabla rasa con la propia crítica y mantener una actitud estoica ante los criticadores, y los que tenemos puesta nuestra fe en el triunfo y tenemos una visión clara del momento, deshacer la crítica y los criticadores, para convertir la propia crítica en fiscalía y los criticadores en fiscalizadores. Para esto también es necesario tener un sentido práctico de la realidad en que vivimos, para que la labor que se realiza y la que hay por realizar, tenga en nosotros la comprensión necesaria y que se impone a todo buen sentido, para no entorpecer la marcha de todos los elementos responsables que nosotros mismos hemos nombrado.

Dificultar el camino que han de seguir, con la crítica, representa un atentado a la marcha revolucionaria y legal. Puesto que somos los sostenedores de la legalidad revolucionaria, tenemos que fortalecer esa legalidad, imponiéndonos, cada cual, la máxima discreción y la máxima voluntad en el cumplimiento de nuestro deber, para que los Comités actuantes tengan esa seguridad y confianza para fortalecer su espíritu constructivo y así facilitar su ardua tarea.

Para los que lean este pequeño trabajo y vean quién es el que lo firma, no olviden que es un obrero manual que pone al servicio de la legalidad revolucionaria todo su entusiasmo, toda su fe y todo lo que su esfuerzo puramente humano puede hacer, para que todos seamos más felices.

JIMENO

El 19 de Julio

El 19 de julio de 1936 será una fecha que pasará a la historia del mundo; día memorable, pues marca una nueva época; esta fecha es un punto y aparte en la marcha de la humanidad hacia el progreso y la libertad; el 19 de julio ha sido como una luz de bengala que haya iluminado al pueblo en las tinieblas en que lo tenía sumido el militarismo, la reacción, el clericalismo y la aristocracia. El 19 de julio ha desen-

cadenado un huracán que barrerá para siempre todos los privilegios, concesiones y favores que poseían los opresores de un pueblo, cuyo único delito eran sus ansias de libertad, de paz y de justicia social.

Las heroicas masas proletarias cansadas de tantas luchas, pero todavía con fuerzas suficientes, aumentadas con la cohesión y solidaridad de todos los trabajadores, se lanzarán a la lucha cruenta, conquistando a fuerza de arrojo y coraje y a costa de su sangre las primeras armas para proseguir la lucha que no terminará hasta que el monstruo fascista sea aniquilado y purificadas con nuestra labor humanitaria de trabajo y de cultura las tierras en que ellos han sostenido la incultura y la tiranía.

La lucha continúa, se va extendiendo más y más. Nuestros bravos compañeros van conquistando el terreno a los facciosos día tras día. El desenlace no se hará esperar; el desequilibrio es evidente; los nuestros luchan por un ideal, ellos por una quimera; representamos nosotros la liberación, representan ellos la opresión; luchamos nosotros voluntariamente, luchan la mayor parte de ellos engañados, cumpliendo las órdenes por temor y ese desequilibrio traerá consigo la depresión moral y la derrota.

Los ojos del mundo entero nos siguen en nuestra trayectoria, en espera del final que para ellos será el principio de una era de prosperidad.

Y en años futuros, la fecha del 19 de julio español, será un día de feliz memoria para el proletariado mundial.

ACEVEDO

Barcelona, septiembre de 1936.

Del frente de lucha



CRONICA DE LA EXPENDICION TECNICA DE GENERAL MOTORS PENINSULAR

Día 22

Regreso a Sariñena. Traigo de Barcelona las herramientas para completar nuestro Camión-Taller, al que ahora hemos agregado un nuevo camión, con un torno de los más modernos y alguna maquinaria más de General Motors.

He dejado a nuestros compañeros de Barcelona, trabajando día y noche, al servicio de la Causa, con el entusiasmo indescriptible de todo obrero consciente y revolucionario.

Allí asistí a una Asamblea de todos nuestros compañeros, que han elegido un Comité lleno de fe revolucionaria y de iniciativas.

A mi regreso, nuestro grupo rebosa salud y optimismo en la lucha contra la canalla fascista, basado en los triunfos que día a día obtienen nuestros heroicos milicianos y nuestros gloriosos aviadores en este sector de Tardienta. El trabajo es permanente, pero nuestros compañeros son incansables; reparan los coches que necesita la aviación y trabajan en el perfeccionamiento de un nuevo aparato lanza-bombas, dirigidos por el inteligente camarada capitán Domingo, que ya funcionan.

Día 24

Ayer domingo estuvimos en Tardienta, encontrando todos los departamentos en plena actividad, dirigidos por los camaradas Del Barrio, Trueba y Estivill. Con ellos, y con nuestro querido amigo Alcudierre y el capitán Sacanel recorrimos las distintas dependencias, admirando el magnífico orden establecido.

Nos juntamos a comer, asistiendo también el compañero Comorera, y todo fué bien hasta los postres, en que un avión enemigo nos obsequió, entre otras cosas, con periodicuchos que quemamos sin leer.

En el pueblo de Robes, a mi regreso, tuve ocasión de abrazar al camarada Fernández «Negus», que estaba con su centuria, mostrando la magnífica puntería de todos sus hombres, cada día más animados.

Día 30

Trabajamos intensamente, al par que en la colaboración bélica, en el aspecto político. Asistí, por el Comité Político del Campo, a una reunión que el Partido Socialista Unificado de Cataluña convocó en Barbastro. Nos reunimos en el local del Partido y de la Unión, junto con los camaradas de los partidos socialistas y comunistas, y tratamos de la fusión y se tomaron acuerdos demostrativos de la voluntad unificadora de los trabajadores de Aragón.

Día 31

El sábado llegaron a este campo los miembros del Comité de Fábrica Maldonado y Pérez, acompañados de los camaradas Pujol y Santos; este último venía a incorporarse a la expedición en calidad de oficinista.

Junto con los compañeros Casanovas y Naudi, hicimos entrega al comandante Reyes, con quien se encontraba el capitán Domingo y el camarada Franco, de los modelos de lanza-bombas construidos en nuestra fábrica de Barcelona, y que merecieron un cumplido elogio de todos ellos.

El domingo comimos con Del Barrio, y durante la comida se puso de manifiesto las cordialísimas relaciones que unen, para un mismo fin, a los trabajadores del frente con los trabajadores de la retaguardia.

Por la tarde fuimos con Del Barrio a Tardienta. Visitamos al Comité en la población, donde se observa, como siempre, un trabajo ordenadísimo y de mucha eficacia, y salimos después para las primeras líneas hasta las puertas de Huesca.

De vuelta a Sariñena, ya de noche, todas las conversaciones giraron alrededor del espíritu entusiasta que anima a todos quienes encontramos por el camino.

El Comité de Fábrica vuelve a Barcelona altamente satisfecho.

MILICIANOS

¡Milicianos,
mis hermanos,
que en la Sierra,
con el fusil en las manos
estáis limpiando esta tierra
de fascistas, «carcas», curas
y demás aves oscuras:
¡salud, bravos ciudadanos!,
¡salud, bravas criaturas!

¡Las alturas
y los llanos
son ya vuestros, milicianos!...
¡Allí alzáis vuestras figuras
bajo los celestes tules,
y entre las reseca matas,
con vuestros «monos» azules
y las dignas alpargatas!...

¡Sin bravatas,
sois hoy la «furia española»,

que, en estas fieras querellas,
pretende «amolar» a Mola
y acabar con Cabanellas!...

¡Las estrellas
que desde los altos cielos
miran de noche estos duelos
y estas bélicas bullangas,
bajarán desde los cielos
hasta vuestras bocamangas!...

¡Ya las gangas
se acabaron; y los «grados»
son hoy para los soldados
de las Milicias valientes!

¡Bravas gentes!
¡Los más «buenos»!
¡Los que tomáis los terrenos
con un valor espartaco,
sin echar nada de menos
(como no sea el tabaco),
y que estáis con fibra harta,
ganando la última carta!

¡En Esparta,
cualquiera mujer de aquellas
que en las bellas
atardeceres, con gozo,
sacaban agua del pozo
(y que nunca hicieron caso
al combatiente en fracaso),
hoy, acaso,
a vuestro paso,
y al regresar de la aguada
(ya el cántaro a la cadera
y la figura doblada)
os hubiera
dirigido una mirada!

¡Milicianos,
mis hermanos:
pronto ya en valles y llanos
cesará la pesadilla!...
¡Salud, salud, milicianos!...
(¡Salud, y... una cajetilla!)

LUIS DE TAPIA