

HORIZONTES



PORTAVOZ DE LOS OBREROS DE GENERAL MOTORS

N.º 2

2 OCTUBRE 1936

¡UNIDAD!

Tan antigua como la existencia misma del proletariado, en tanto que clase social, es la consigna de unidad; y sin embargo, no ha perdido actualidad. Es la consigna que más profundamente ha prendido siempre en todos los trabajadores, y la que más vigorosamente ha tomado cuerpo en los momentos de verdadera gravedad.

El 19 de Julio, los trabajadores todos, intuitivamente, se buscaron y se encontraron, a pesar de ondear banderas distintas, y juntos derrotaron en Barcelona al enemigo más inmediato, y juntos emprendieron después la moderna cruzada de salvación, a través de tierras aragonesas, y juntos se prepararon para sentar indestructiblemente los fundamentos de una sociedad mejor; pero la verdadera revolución es ahora que empieza, y es ahora más precisa que nunca la total identificación de todos los trabajadores, para superar las dificultades naturales de la transformación fundamental que emprendemos, y todas aquellas dificultades que nos coloquen en el camino, los enemigos encubiertos de la nueva situación.

Para todos los trabajadores sinceramente revolucionarios, y para aquellos que sin ser específicamente trabajadores se sientan identificados por similitud de condición, o de pensamiento, con nosotros, todo nuestro afecto y nuestra colaboración entusiasta de militantes antifascistas.

Para los emboscados revolucionarios de última hora, demagogos impenitentes, extremistas sin responsabilidad, sembradores de discordia; vigilancia estrechísima y justicia inexorable.

Organización

El grupo Stajanow Cabré, de la General Motors, se complace en saludar muy fraternalmente desde las columnas de nuestro semanario «HORIZONTES» a todos los camaradas de la referida Empresa y al proletariado en general.

Camaradas! Los momentos que hoy vive la República Española son difíciles, ya que se halla arrasada por un torbellino fraticida, desatado sin piedad por aquellos que deberían haber sido en todo tiempo su más firme sostén; por aquellos que emplearon su saber y sus medios para undirla en el más cruel abismo ideológico, el fatídico fascismo, que ha sido el valladar que venía interponiéndose al progreso en todas sus manifestaciones; por aquellos que, esgrimiendo sus teorías, predicaban el amor desde los púlpitos, y en la sombra preparaban una guerra civil para consolidar su dominio; por aquellos malos ciudadanos que hicieron causa común con ellos, pensando que así podrían perpetuar sus indignos privilegios, a costa del dolor, a costa del crimen perpetrado inteligentemente contra un pueblo que ha dado pruebas de humildad y benevolencia sin límites; por aquellos abortos de la naturaleza que, revistiendo forma humana, nos hubieran llevado sin escrúpulo a una era, seguramente peor que la de Pedro Arbues y Torquemada.

Así vemos que, no obstante su fracaso contundente, se revuelven enfurecidos sin que sus sentimientos se despierten ante la criminal matanza con que la fiera del fascismo quiere saciar su sed de sangre, ya que no puede saciar la de dominio.

Por donde quiera que pasa el fascismo, sólo deja rastros de muerte. Las ciudades se paralizan y con ellas sus industrias y las la-

bores de siembra y cultivo no se efectúan. Nuestros más excelentes camaradas del campo y la ciudad se hallan en los frentes de combate, y no es difícil comprender las consecuencias que todo esto traería al prolongarse por mucho tiempo la contienda.

Camaradas todos! Las circunstancias nos imponen el ineludible deber de luchar con denuedo, procurando que del campo y la ciudad salga una super producción, capaz de sostener nuestras necesidades con desahogo; que nuestros compañeros, que ofrecen lo más preciado, su vida, en las trincheras, vean que nos hacemos dignos de sus sacrificios, imponiéndonos nosotros voluntariamente los nuestros.

Los camaradas de G. M. P. conscientes del momento que vivimos, organizamos rápidamente nuestro grupo de choque que, con el máximo interés, está dispuesto e incansable para la lucha, lucha que contribuirá también al rotundo triunfo de nuestras más caras as-

piraciones, al aniquilamiento del fascismo en España, al advenimiento de una sociedad en donde la fraternidad no sea una palabra hueca, donde el sentimiento pueda remontarse al nivel que le corresponde, donde la vida no resulte un sacrificio para el hombre laborioso.

El camarada Chaulin, deseando demostrar a los demás camaradas del grupo Stajanow Cabré su gratitud por la deferencia de que le hicieron objeto, dirige un llamamiento al proletariado en general y en nombre del referido grupo, para que todos establezcan sus grupos de choque, tanto en el campo como en las ciudades, seguros de que éllo, será un estímulo para alcanzar la finalidad que nos proponemos. Y pensemos, camaradas, que la libertad cuesta muy cara, y hay que comprarla a cualquier precio o de lo contrario tendríamos que resignarnos a vivir en la esclavitud.

P. Arnauda

Por la eficiencia del esfuerzo

Decíamos en nuestro número anterior que, ante el derrumbamiento de todo conjunto económico sobre el que se había sostenido la vida político y social de nuestro país hasta el 19 de Julio, no cabía otra solución que el establecimiento de un nuevo sistema de economía que respondiera a las necesidades de la nueva sociedad, y que éste no podía ser otro que un sistema de economía socialista.

Precisa pues sentar las bases de esta nueva ordenación económica, a cuya realización deben colaborar por un igual todos los trabajadores organizados. Hay que romper definitivamente con el principio de beneficio indivi-

dual. De nada serviría la exterminación de los antiguos poseedores de riqueza, si éstos habían de ser substituídos por otros.

El nuevo orden económico será posible en la misma medida, en que cada uno de los trabajadores renuncie a sus conveniencias individuales, en favor de las necesidades colectivas. No se trata de que cada uno de nosotros obtenga directamente un mayor beneficio individual de la nueva situación, sino que este beneficio vendrá a través del mejoramiento colectivo. Por consiguiente, la consecuencia inmediata que salta a la vista, de las consideraciones anteriores, es la imprescindible necesidad de una ordenación es-

trechísima entre todas las organizaciones obreras.

Para el trabajo post-insurreccional, de consolidación del triunfo, cien iniciativas individuales dispersas, sin control, sin ordenación, no servirían de nada, por magníficas que cada una de ellas fuere. Como en la guerra se precisa un mando único, una única dirección.

Un buen ejemplo de esta autodisciplina que a todos nos obliga, es lo ofrecido por el Comité Obrero de General Motors, elevado al Consejo de Economía, super-estructura orgánica, en el terreno económico, de la hora actual, el informe preliminar que ha elaborado, con respecto a la necesidad de orientar rápidamente la Metalurgia Catalana, a la construcción nacional de automóviles.

Aceptada la necesidad de esta coordinación de esfuerzos y orientados todos los trabajos en una dirección coincidente, precisa establecer una orientación diferente en lo que se refiere a la gran industria y a los numerosos pequeños industriales, que constituyen un porcentaje elevadísimo de la industria en nuestro país.

En lo que se refiere a la primera, debe procederse, lo antes posible, a regularizar la protección, prescindiendo ya de la intervención capitalista en TODAS las factorías, y creando la nueva ordenación bajo el único control técnico y administrativo de las organizaciones de la clase trabajadora. No deben establecerse diferencias en una industria y en otra, atendiendo casos particulares de comportamiento, o de conveniencia particular.

Si aceptamos que se ha derrumbado el orden económico establecido, y que precisa ordenar la economía bajo orientaciones de interés colectivo, orientaciones socialistas, que duda cabe que todas las industrias que puedan colaborar en este nuevo orden económico, y en este caso se encuentran TODAS las grandes industrias, deben ser socializadas, sin tener en cuenta otra razón que la suprema de ese interés colectivo.

J. Maldonado

Técnica

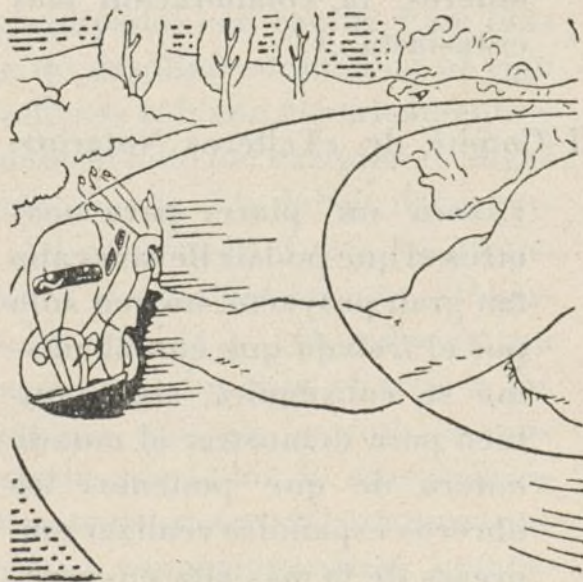
I - Curvas y vueltas

Por más expertos que nosotros seámos como conductores, todos somos susceptibles de contraer hábitos que no concuerdan con lo que nosotros sabemos que debe ser.

Todos nosotros sabemos, por ejemplo que debemos extremar nuestra prudencia cuando queremos pasar un coche en marcha, y especialmente cuando otro coche se nos acerca en dirección opuesta. Y sin embargo no hay quizás uno sólo entre todos nosotros que alguna vez no se haya movido en el camino con el propósito de pasar a otro coche que iba delante preguntándose luego si tendría tiempo para pasarlo.

He aquí algo interesante acerca de este particular. Cuando tratamos de pasar a un coche que marcha a 60 kilómetros por hora hacemos lo mismo que si tratáramos de adelantarnos a una fila de coches estacionados a cuarenta metros de largo. En otros términos, es como si tratáramos de pasar a ocho coches detenidos en hilera en el camino. Si tratamos de pasar a un coche que marcha a *noventa*, es como si tratáramos de adelantarnos a una línea de más de dieciseis coches estacionados en el camino y dieciseis coches en línea forman una columna que abarca más de media manzana. Esta es quizás una idea nueva para muchos de nosotros. Pero si lauviésemos en cuenta siempre, nunca trataríamos de pasar a un coche sin antes asegurarnos que ningún tercer coche se nos acerca en sentido contrario.

Pero no es ésta la clase de vuelta que nosotros tenemos interés de discutir aquí. Lo que nos interesa especialmente es la consideración de las vueltas en las esquinas y de las curvas. De cuando en cuando rozaremos en estas discusiones



las viejas leyes de la naturaleza, especialmente las leyes del *momentum*, ya que éstas desempeñan un papel principal en el tema de las curvas. El *momentum* no sólo nos hace andar, sino que nos hace andar en la *misma dirección*. Cuando éste trata de hacernos mantener en línea recta en lugar de permitirnos dar vuelta, opera bajo el nombre de «fuerza centrífuga».

Todos sabemos lo que es la fuerza centrífuga. La sentimos cuando rodeamos una curva. Las curvas de las carreteras y caminos se construyen en declive para contrabalancear el efecto de esta fuerza. Por la misma razón también los aviadores inclinan sus aparatos al dar las vueltas. Pero aun cuando todos conozcamos los efectos de la fuerza centrífuga, pocos somos los que comprendemos cuán verdaderamente poderosa es, y cuán rápidamente crece a medida que aumenta la velocidad con que rodeamos las curvas.

Un coche que pese 1.500 kilos y que efectúe una vuelta que abarque un radio de 150 metros, debe vencer, marchando a 30 kilómetros por hora, una fuerza centrífuga equivalente a 75 kilos. Pero si el coche marcha a 45 kilómetros, la fuerza habrá aumentado hasta 150 kilos, y si marcha a 90, la fuerza será nueve veces mayor que si marchara a 30. ¡Más de 700 kilos tratando de arrojarlos fuera del camino! La sola cosa que nos mantiene dentro del camino, es la fricción producida entre los neumáticos de nuestro coche y el suelo. En el instante mismo en que la fuerza centrífuga fuera mayor que la resistencia de la fricción, nosotros saldríamos como disparados de la carretera.

La dificultad estriba en que frecuentemente ignoramos a que velocidad marchamos. Después de haber marchado durante cierto tiempo a una determinada velocidad, por ejemplo, nos parece una cosa sin importancia aumentarla en algunos kilómetros más por hora. Luego, después de un momento de marcha a esta nueva velocidad, la aumentamos nuevamente y adelantamos nuestra base de comparación hasta que pronto perdemos la noción exacta de la velocidad a que marchamos. Pero tenemos una noción aproximada de ésta cuando luego, al encontrarnos con una curva, sentimos la influencia de la fuerza centrífuga que trata de desalojarnos del camino.

¿Qué hacemos entonces? Apretamos los frenos. Es lo único que podemos

Continúa en la página 8

¿Podemos construir totalmente los automiles y

.....

Información sobre el sarn

Por ser un asunto de vital interés para la nueva economía y particularmente para todos nosotros, consideramos un deber teneros al corriente de la marcha de nuestro estudio de nacionalización de la industria del automóvil.

Sinceramente hablando, no nos sorprende el entusiasmo con que ha sido recibida nuestra iniciativa conociendo por anticipado la comprensión y capacidad constructiva de nuestros organismos oficiales, de nuestros sindicatos y de todos los compañeros metalúrgicos. Es muy alentador para los que ponemos todo el entusiasmo en esta noble empresa, recibir continuamente a través de los comités obreros de las industrias de esta región, las felicitaciones y deseos de cooperar que sienten todos los trabajadores conscientes. Ved lo que nos dice, por ejemplo el Comité de «La Hispano Suiza»:

«...este asunto, lo consideramos como vosotros de la máxima importancia, motivo por el cual, no hemos dejado de preocuparnos de él, aunque las circunstancias actuales hayan impedido que le dedicáramos toda la atención debida, puesto que como sabéis la fabricación de material de guerra absorbe por completo toda nuestra atención y nos impide, por el momento, de dedicar la debida a este asunto...»

El Comité de «Material para Ferrocarriles y Construcciones»:

«...hemos de manifestaros que vivamente interesados por

vuestros proyectos, nos ponemos a la disposición de ese Comité para estudiar la forma de llevar a la práctica la colaboración que nos proponéis...»

El Comité de «Engranajes Font-Campabadal, S. A.»:

«...hemos estudiado con toda detención el informe recibido, estimando es de vital interés para nuestro país, siendo dignos de todo elogio los compañeros autores de esta iniciativa. Con entusiasmo aportaremos todo nuestro concurso; dentro nuestras posibilidades, a esta obra nacional, si como es de esperar se llega a la realización práctica de la nacionalización de la industria del automóvil que se está proyectando...»

«La Electra Industrial», de Tarrasa:

«...os felicitamos por este trabajo que nos parece excelente y, por descontado, os ofrecemos desde ahora, dentro de las posibilidades de nuestros talleres, la colaboración más entusiasta...»

El Comité de «Talleres Notario»:

«...será un placer para nosotros el que podáis llevar a cabo tan gran proyecto, no tan sólo por el trabajo que con el mismo se conseguirá, sino también para demostrar al mundo entero de que podemos los obreros españoles realizar empresas de la más alta envergadura.

Nos felicitamos de ser compañeros vuestros, dándoos como siempre nuestro apoyo moral y material para llevar a término el fin que os habéis propuesto...»

El Comité de «Hijo y Yerno de Andrés Oliva»:

«...nos congratulamos de tan plausible iniciativa que pone en evidencia las posibilidades técnicas e industriales de nuestro país. Toda vez que afrontáis un problema de tal envergadura, el comité de este taller se cree en la obligación de colaborar en lo posible a la feliz solución del mismo, a cuyo efecto os ofrece la desinteresada colaboración de la oficina técnica para todo cuanto se refiere a este asunto y sea de su especialidad...»

El Comité de «Rápida», nos dice:

«...estamos incondicionalmente a vuestro lado, para proporcionaros todas las piezas de fundición y cuantas otras estén a nuestra mano fabricar, para llevar a cabo esta obra magna del proletariado, que ha de demostrar a todos los que no han sabido resolver este importante problema, de cuanto es capaz la masa obrera organizada...»

Estos, son párrafos sueltos, entresacados de un centenar de cartas, que hasta ahora hemos recibido, en todas ellas se nos brinda entusiasta colaboración pero lo que

hemos de
tud a todo
medio de
cho llegar
prendido
que tiene
pertenecie
tantísimas
lleres, tod
de colabo
posibilida
estas cart
de datos n
tro estudio
plan, nos l
industrias m
gión, remi
forme» y n
rán unas h
bre sus re
tas hojas s
otros deta
bajo, núm
sección, de
su maquin
y nosotros
cuada cons
elementos
gran satisf
formacione
equipados
res. Basta
para conve
debe llevar
dadera lán
tas máquin
pueden p
bienestar
nuestros.

Simultán
mación so
efectuando
gro del ca
una de esta
más nomb

utomiles y camiones necesarios para el país?

desarrollo del proyecto

hemos de significar nuestra gratitud a todos los camaradas que por medio de sus Comités nos han hecho llegar su voz; que han comprendido la enorme trascendencia que tiene este proyecto y tanto los pertenecientes a industrias importantísimas como los modestos talleres, todos nos muestran deseos de colaborar en la medida de sus posibilidades y elementos. Además estas cartas vienen acompañadas de datos muy valiosos para nuestro estudio. Tal como era nuestro plan, nos hemos dirigido a las industrias metalúrgicas de esta Región, remitiéndoles copia del «Informe» y rogándoles cumplimentarán unas hojas de información sobre sus respectivos talleres. En estas hojas se consignan además de otros detalles, las secciones de trabajo, números de camaradas por sección, detalle y especificación de su maquinaria y piezas que ellos y nosotros consideramos de adecuada construcción a juzgar por los elementos de que disponen. Causa gran satisfacción repasar estas informaciones y constatar lo bien equipados que están muchos talleres. Basta con repasar estas fichas para convencerse de que el asunto debe llevarse adelante. Es una verdadera lástima que muchas de estas máquinas estén paradas cuando pueden proporcionar trabajo y bienestar a miles de compañeros nuestros.

Simultáneamente con esta información sobre industrias, estamos efectuando un despiece total, íntegro del camión; numeramos cada una de estas piezas dándoles además nombre español. Durante el

despiece las estudiamos minuciosamente con vistas a su simplificación, unificación o sustitución. Así logramos, por ejemplo unificar los soportes de la rueda de recambio con lo que ahorraríamos una matriz, simplificamos el parachoques, haciéndolo similar al del camión 1935, simplificamos también la abrazadera del tablero de instrumentos a la columna de dirección, las planchas y gomas del paso de pedales, los guardabarros, estribos y coraza de radiador, ya que disponemos de pocas prensas de tamaño suficiente y que son imprescindibles para estampar otras partes. Algunas piezas que son simétricas pero que tienen mano derecha e izquierda, mediante ligeras modificaciones las hemos logrado unificar y servir indistintamente para las dos manos, con lo que ahorramos utillaje. Así hemos logrado unificar cuatro refuerzos de los travesaños del bastidor. Adoptamos para todos los chasis la armadura (cowl) y parabrisas en la forma que los reformamos para montar nuestra cabina. Con esto conseguimos tener el mismo tipo de armadura tanto en los chasis solos como en los equipados con cabina. Para tanque de gasolina adoptamos el tipo «Bedford» soldado eléctricamente y situado al lado del bastidor en lugar del incómodo sitio debajo del asiento del conductor. Todas las piezas nuevas o modificadas son dibujadas enseguida y colocadas en un chasis modelo. Este chasis a las horas en que no se trabaja, nos gustaría que todos lo examinárais libremente y agradeceríamos nos dierais a conocer vuestras opinio-

nes, críticas o sugerencias, que con el mayor interés tomaremos en consideración. Unicamente hemos de rogar a los compañeros que quieran sugerir alguna idea, lo hagan por escrito, por las muchas ventajas que tiene hacerlo de esta forma.

Es necesario que esta empresa la tomemos todos como cosa propia.

Aunque es raro, a veces hemos hablado con algún compañero que parece dudar de que se lleve a cabo nuestro proyecto, y en cambio todos los que conocen la potencialidad de nuestra industria metalúrgica ven claramente la posibilidad de realizar esta obra, mientras concurren las circunstancias esenciales señaladas en el Informe presentado al Consejo de Economía:

1.º - Apoyo económico para ayudar a las industrias auxiliares especialmente en la construcción del utillaje.

2.º - Impedir la importación, no por temor a la competencia en el mercado, ya que contamos con elementos para hacer un producto inmejorable, sino con el fin de no ver reducido el volumen de fabricación, íntimamente ligado al precio de coste.

Al alcance de la persona menos enterada de lo que es la industria, está el comprender, si ha leído nuestro «Informe», que mientras se nos preste el apoyo económico necesario y se prohíba la libre importación. *Podemos construir totalmente los automóviles y camiones necesarios para el país.*

J. PARA CHOQUES

La mujer en la nueva sociedad

Por Gilda Frat

Se ha producido un fenómeno importante en la vida contemporánea con la incorporación de la mujer a las actividades sociales y políticas. Hasta hace pocos años, a la mujer se la consideraba como un ser inferior sin facultad ni capacidad que la equiparase a su compañero masculino. Sin embargo, la mujer en el campo y en la ciudad, trabajaba ya en labores agrícolas y en faenas de fábrica como el hombre, sin que se diera mucha importancia a su colaboración, a pesar de que gran parte de dichos trabajos los realizara con igual perfección y eficacia.

La colaboración del esfuerzo femenino en la obra de reconstrucción social se demostró durante la Guerra Europea. En todos los países que intervenían en la contienda, la mujer ocupó los cargos vacantes de sus compañeros que luchaban en el frente de batalla y demostró que sus aptitudes estaban al nivel de las de los hombres que se batían en las avanzadas. Y así también cuando la mujer empuñó el fusil, dió pruebas de pericia y valentía.

En otros tiempos la preocupación máxima de una mujer era la de atraer un hombre para constituir un hogar y una familia, cosa considerada como la más alta de sus ambiciones; de lo contrario, estaba relegada al oprobio y a la miseria. Solamente aquellas que tenían el

privilegio de proceder de familias acomodadas podían actuar independientemente y no caían bajo las garras de una tentadora vida de deslumbrante ficción, pero de triste y negra realidad, o prostradas en un lecho roídas por una enfermedad a causa de un exceso de trabajo mal retribuido y pésima nutrición.

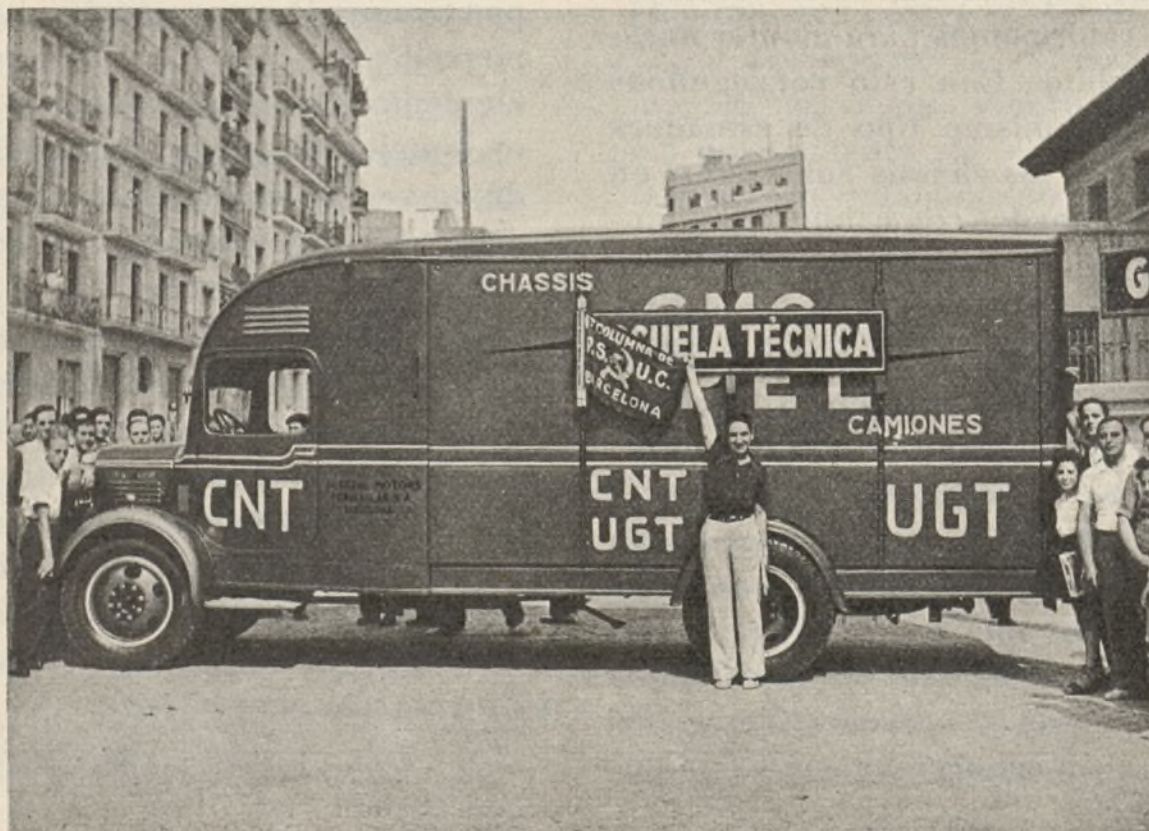
La Guerra Europea, trajo nuevas modalidades de vida. La Humanidad tuvo que estructurarse de acuerdo con unas normas acordes con el nuevo estado de cosas, y la mujer, que había despertado de su sueño letárgico al estampido del cañón, ocupó un puesto preeminente en la lucha social exigiendo la parte de gloria y de compensación que le correspondía.

Hay quien creyendo poseer ideas avanzadas considera a la mujer como un ser inferior. Solamente la ignorancia puede nublar el entendimiento hasta anular la razón. La mujer no solamente **no es inferior** sino que "tal vez", bajo el punto de vista psicológico, es superior al hombre. Aparte de sus funciones educativas de los hijos, principio de las orientaciones de los hombres del mañana, la mujer posee igual inteligencia natural que el hombre, más un factor importantísimo, que es: UNA MAYOR INTUICIÓN. Esa intuición no es un mero accidente circunstancial o de pura coincidencia. La

manifestación de ese "sentido" ha sido reconocida por la ciencia que nos la describe como una función natural, dado que el sistema nervioso de la mujer está más desarrollado que el del hombre. No debemos interpretar la Intuición con la Superstición, pues así como lo primero es una manifestación natural, lo segundo no es más que un resultante de la falta de cultura.

Por el hecho de incorporarse la mujer a las mismas funciones del hombre parece haber creado una malquerencia o menosprecio hacia ella. Decíase que la mujer suplantaba lo que desde época ancestral el hombre consideraba como su privilegio por ley de nacimiento. Nada menos cierto, la mujer necesitaba vivir más humanamente y su propio instinto de conservación dentro de la vida que nació después del año 1914, la obligó a dirigir su mirada hacia el vasto campo de actividades económicas y sociales.

Ese concepto de inferioridad que sobre ella pesaba y el bajo instinto de explotación del capitalismo, hicieron que al trabajar libremente en aquellas funciones que habían sido reservadas a los hombres, éstos, por una parte, sintieran temor y egoísmo: temor, a perder sus puestos, y egoísmo, porque era un nuevo elemento que pudiera destruir su mal entendida felicidad. Por otra parte, como la mujer empezaba esa nueva etapa social, el capitalismo estaba interesado en



Camión del equipo móvil de reparaciones que enviamos al frente aragonés en cooperación con la Aviación que presta servicio desde los primeros días de Agosto. Nuestros mecánicos en número de 12 a 15 trabajan intensamente en la reparación de coches y camiones y en preparar cuantos elementos sean precisos para la mayor eficacia de la lucha antifacista. Al igual que los milicianos, para ellos no hay límite de jornadas de trabajo. Han tenido ocasión nuestros camaradas de saludar a los dirigentes de las columnas del sector de Huesca, entre otros, al Comandante Reyes, jefe del aeródromo de Sariñena, quien nos testimonió el agradecimiento de todas las fuerzas de aviación por este servicio y demostró sus deseos de visitar nuestra fábrica, deseo que nos honraremos en ver realizado. Igualmente se entrevistaron en Tardienta acompañados del camarada Del Barrio, con el entusiasta militante Angel Estivill, comprobando el alto espíritu de nuestros combatientes en esta guerra libertadora del proletariado.

lad

ilda Frat

lo" ha sido
que nos la
atural, dado
a mujer está
hombre. No
ción con la
lo primero
lo segundo
de la falta

erse la mujer
hombre pa-
querencia o
fase que la
desde época
eraba como
iento. Nada
esitaba vivir
pio instinto
a vida que
la obligó a
asto campo
y sociales.
ad que so-
tinto de ex-
icieron que
quellas fun-
rvadas a los
te, sintieran
perder sus
era un nue-
struir su mal
parte, como
a etapa so-
teressado en

iones que en-
eración con la
e los primeros
en número de
reparación de
antos elemen-
eficacia de la
ilicianos, para
abajo. Han te-
e saludar a los
tor de Huesca.
jefe del aeró-
monió el agra-
e aviación por
seos de visitar
aremos en ver
aron en Tar-
Del Barrio, con
l, comprobando
tientes en esta

su "adquisición" pero a base de ex-
pliación —salarios inferiores a los de los
compañeros, aspecto físico, etc.— Esto
creaba un malestar entre ambas clases.
Paulatinamente la mujer ha ido conquis-
tando sus puestos de avanzada y mejo-
ramiento, ha demostrado que sus aptitu-
des son iguales que las de los hombres,
ha obtenido y desempeñado puestos de
responsabilidad y tiene los mismos dere-
chos que los hombres en la nueva estruc-
turación social que está desarrollándose
y a la que ella está contribuyendo tanto
en el frente como en la retaguardia.

Si en esta nueva ordenación de cosas
no deben existir diferencias de razas ni
clases, no debe olvidarse que la mujer
está en ese mismo plano y que su situa-
ción económica debe ser mejorada igua-
lándola a la del hombre, ya que econó-
mica y socialmente tiene los mismos de-
rechos y obligaciones. Cuanto se hiciera
en contra de este mejoramiento econó-
mico y moral de la mujer, sería perjudi-
cial para todos. Un mayor poder adqui-
sitivo de esta gran masa de laboriosas
«abejas» significa, económicamente
hablando, un mayor aumento de con-
sumo, una mayor producción y más
obreros-horas de trabajo, y moralmente
la emancipación de una clase de seres
explotados.

Si es cierto que los hombres tienen el
deber y la responsabilidad de sostener
su hogar, no es menos cierto que muchas
mujeres tienen que mantener a sus fa-
milias en igualdad de condiciones que
los hombres. Por lo tanto, que quede
bien sentado el principio, que las nece-
sidades tanto económicas como moral-
mente de la mujer son idénticas a las
del hombre. La razón de que la mujer
tiene menos obligaciones es tan baladí
que solamente puede caber en la ima-
ginación de un inconsciente.

Solamente en aquellos países que la
mujer ocupa un puesto de esclavitud y
de atraso negándosele el derecho de
salir de su casa como si fuera a mancillar
su honra con la mirada de un extraño,
mientras su compañero se envicia y en-
vilece con el lodo de una sociedad co-
rrumpida, véase privada del disfrute de
la vida y de todo aquello que el avance
social y el Progreso nos ofrece para un
mejor bienestar y una mayor satisfacción
del vivir.

Critica

A continuación extractamos algunos párrafos del artículo titulado «Franco perfeccionó la Legión Extranjera como arma para coger el gobierno de España» por George Elmer Ulmer, ex-legionario, publicado en el «New York Times», el 26 de Julio 1936.

- «Muchos oficiales son aristócratas arruinados que no podrían afrontar los gastos extravagantes requeridos para mantenerse en el rango social como oficial del ejército, en Madrid o en cualquier otra guarnición elegante de España».
- «Sus reglamentos son rígidos, inhumanos, ya que de acuerdo con la jurisdicción del código militar, el comandante en jefe está autorizado a imponer la pena de muerte a su antojo».
- «El Tercio es casi una unidad separada del resto de la humanidad, pues Franco y su camarilla lo han aislado de todo lo de España y Marruecos. Rara vez se puede ver a un legionario por las calles de las poblaciones del protectorado».
- «Franco se dió a conocer por su crueldad. Su experiencia guerrera se hizo con el sacrificio de sus legionarios que pagaron las consecuencias. Los miles de cruces de madera en el cementerio del Tercio así lo atestiguan».
- «Franco con extremada cautela y paciencia severísima llenó los arsenales de Ceuta, Riffien y Melilla con los armamentos más modernos y abundantes municiones.»
- «El coronel Franco y sus colegas continuaron esperando y planeando. De la misma forma que dominaban ya en Marruecos con su dictadura militar, con el tiempo gobernarían a España. Franco llegó a General, y el Frente Popular le confirió el sobrenombre de «El Carnicero» «El Sanguinario».
- «El General Franco todavía esperó, pero el resultado de las últimas elecciones excitó sus instintos, su mano tenía que pegar. El momento preciso que había soñado durante muchos años estaba en sus manos, exactamente era la oportunidad que tantas veces había discutido en el Club de Oficiales de Ceuta».

Creemos que después de leer estos párrafos, huelgan los comentarios. Uno solo cabe, y es el que queda una vez más demostrado que esta tristemente célebre militarada no fué fruto de la improvisación, sino la consecuencia de un plan largamente preparado.

Apreciamos en cuando valen las frases alentadoras que destacados elementos de la prensa diaria de Barcelona nos han prodigado, dedicadas a nuestro primer número de HORIZONTES.

Este estímulo nos ayudará a mejorar las ediciones futuras hasta lograr la cima de la obra de divulgación que nos hemos propuesto.

INICIATIVAS

Al venir a la luz nuestro periódico HORIZONTES y al disponerme a colaborar sin dotes literarias -si, por lo menos, lleno de optimismo ante la gran obra revolucionaria que estamos realizando en estos momentos-, un saludo fraterno a mis lectores y compañeros al mismo tiempo que solicito de vosotros benevolencia para mis escritos.

Llegado del frente a la retaguardia y personarme en la fábrica de la que formo parte como trabajador y como colaborador entusiasta de su nueva organización, veo de que manera funcionan sus Secretarías con unas perspectivas más que admirables, alentadoras del sistema colectivista del que fui siempre entusiasta por creer que son los principios básicos del destronamiento del sistema capitalista al que rápidamente hay que destruir para crear una justicia más equitativa y más humana y coronarla, al fin, con un régimen Socialista.

Al aportar iniciativas, yo, que formo parte de la expedición del

auto-taller en el Campo de Aviación de Sariñena como Jefe Político, quiero hacer resaltar la labor que este grupo está desarrollando en favor del aplastamiento del fascismo. Bajo el control del Comité de Fábrica este grupo se puso al servicio del inteligentísimo Comandante Reyes, Jefe del Aeródromo. Nuestros trabajos tanto en los motores de automóviles como en los de Aviación, son magníficos. Además, el Comandante Reyes y el personal del Aeródromo nos han felicitado por los lanza-bombas contruídos en la fábrica.

Volvamos a las iniciativas. Yo me permito proponer una, que es: la que el Comité de Fábrica se disponga crear una Cooperativa de consumo, que en su totalidad, puede ser obligatoria lo mismo que sus beneficios. Permitirme que haga algo de exposición.

He sido y soy un entusiasta. Pertenezco a la Cooperativa de Pablo Iglesias de casas baratas. He asistido a algunos Congresos de la Fe-

deración Nacional de Cooperativas, en donde he visto por mis propios ojos la grandiosidad de la obra cooperativa. En Valencia formé parte de una Cooperativa de consumo en donde disfruté de buena calidad en los artículos de vestir como también los disfruté en los de primera necesidad. Se hacen ofertas por productores o fabricantes a casi el precio de coste. Además de la calidad siempre hay un tanto por ciento a favor del colectivista y otro a favor de la Caja de la Cooperativa.

Con estos optimismos, expuestos, ofrezco mi entusiasta colaboración y alientos para que nuestros camaradas del Comité vayan de una manera rápida a la creación de esta Cooperativa de consumo que será el complemento de los nuevos horizontes de esta fábrica, al mismo uno de los faros de la nueva economía en estructuración.

E. Navarro

Barcelona, 15 Septiembre 1936.



Continuación de la página 3

hacer cuando nos damos cuenta que marchamos a demasiada velocidad. Pero por acercarnos al codo a demasiada velocidad, no hemos tomado la curva como hubiéramos deseado.

Si las condiciones nos son favorables, conviene a menudo aumentar la velocidad al tomar una curva. Mientras las ruedas traseras no queden retrasadas y sigan la curva, el manejo será efectivo y el coche permanecerá bajo nuestro control.

La conclusión de todo esto es que no podemos tomarnos ninguna libertad con las leyes del impulso y de la fuerza centrífuga. Podrán dejarse de observar a veces las leyes sobre la velocidad hechas por el hombre pero nunca las leyes impuestas por la naturaleza.

Continuará

Uno de los camiones que forman la expedición organizada por nuestra Secretaría de Propaganda con la colaboración de la Biblioteca Vértice y Federica Montseny y las organizaciones de la clase trabajadora para la venta de libros por toda Cataluña, cuyo importe se dedicará íntegro a la compra de ropa de abrigo para las milicias de nuestros frentes.