

S

operativas,
mis propios
de la obra
ncia formé
va de con-
té de buena
s de vestir
ruté en los
Se hacen
o fabrican-
coste. Ade-
pre hay un
del colec-
la Caja de

os, expues-
sta colabo-
ue nuestros
ayan de una
ción de esta
o que será
nuevos hori-
al mismo
nueva eco-
a.

Navarro

re 1936.

ión de la página 3
s cuenta que
locidad. Pero
emasiada ve-
a curva como

on favorables,
tar la veloci-
ntras las rue-
retrasadas y
será efectivo
bajo nuestro

sto es que no
a libertad con
la fuerza cen-
e observar a
ocidad hechas
as leyes im-

Continuará

a expedición or-
Propaganda con
ertice y Federico
la clase trabaja-
da Cataluña, cu-
compra de ropa
ntros frentes.



PORTAVOZ DE LOS OBREROS DE GENERAL MOTORS

N.º 3

16 OCTUBRE 1936

ACTIVIDAD

**¡TODOS LOS BRAZOS EN PRODUCCIÓN! ● ¡TODAS LAS
MÁQUINAS A PLENO RENDIMIENTO! ● ¡NI UN TRA-
BAJADOR DE LA RETAGUARDIA OCIOSO O APÁTICO!**

He aquí las consignas que han merecido, de todas las organizaciones y partidos enro-
lados en la guerra antifascista, atención especial. Y nosotros, trabajadores de General Motors,
que sabemos que las consignas son para ser cumplidas y no para que queden en el papel,
declaramos que nuestra producción actual, en todas nuestras especialidades, es ya superior
a la de la época de dirección burguesa y declaramos aún que ésto no llena nuestras aspira-
ciones y que, además de acelerar el ritmo para dar satisfacción urgente a las necesidades
de la campaña, nos preparamos para presentar, en un espacio de tiempo brevísimo, los pri-
meros camiones totalmente nacionales.

La colaboración que hemos recibido y que continuamos recibiendo todas los días de
las fábricas y de los talleres interesados en el mismo afán, y de los organismos oficiales, con
quienes mantenemos relaciones en este sentido, nos permiten asegurar que, muy pronto, los
trabajadores de Cataluña mostrarán con hechos su capacidad de organización y su eficiencia
directiva en la vida industrial.

Por la aceleración del fin victorioso de la guerra y por la consolidación de nuestra
revolución libertadora **NI UN MOMENTO DE REPOSO EN LA RETAGUARDIA.**

Técnica

II - Conduciendo de noche

Es igualmente cierto que cuando la gente aprende hacer algo bien, tiende a restarle importancia y a descuidarse. De ahí que nosotros al manejar nuestros coches necesitemos ser precavidos. Por ejemplo, no hace mucho tiempo oímos a un grupo de ingenieros discutir el tema de la conducción por la noche y lo que más se discutió fué el peligro de conducir más rápido de lo que las luces permitían.

Los faros del automóvil cubren una distancia limitada. Es común dejar que el coche marche a una velocidad superior a la que nos permitiría detenernos con facilidad dentro de un espacio determinado. Por otro lado, también es verdad que de noche generalmente viajamos más despacio que de día. Pero si no nos cuidamos, gradualmente vamos aumentando la velocidad sin siquiera notarlo y eso nos puede acarrear malas consecuencias. El impulso del coche, esa fuerza que nos quiere impedir que demos las vueltas con toda seguridad y que obliga hacer al auto toda clase de cabriolas cuando el pavimento está resbaladizo... ¡nunca duerme! Rigen para ella los mismos principios de noche y de día. La oscuridad no la molesta a ella en lo más mínimo pero la oscuridad nos estorba a nosotros.

La mayoría de los faros de automóviles son muy buenos pero sin embargo no nos dan la distancia o claridad de visión que nos da el sol. En consecuencia, en mucho menos tiempo de lo que se requiere durante el día, un vehículo o un peatón se nos aparecen en el camino. Antes de que nos demos cuenta de ello tenemos que reducir la marcha o dete-

nernos. Algo o alguien está en el camino. Puede ser uno de esos enormes camiones llenos de sacos de cereales o un automóvil cuya luz trasera no funciona o una curva imprevista cualquiera.

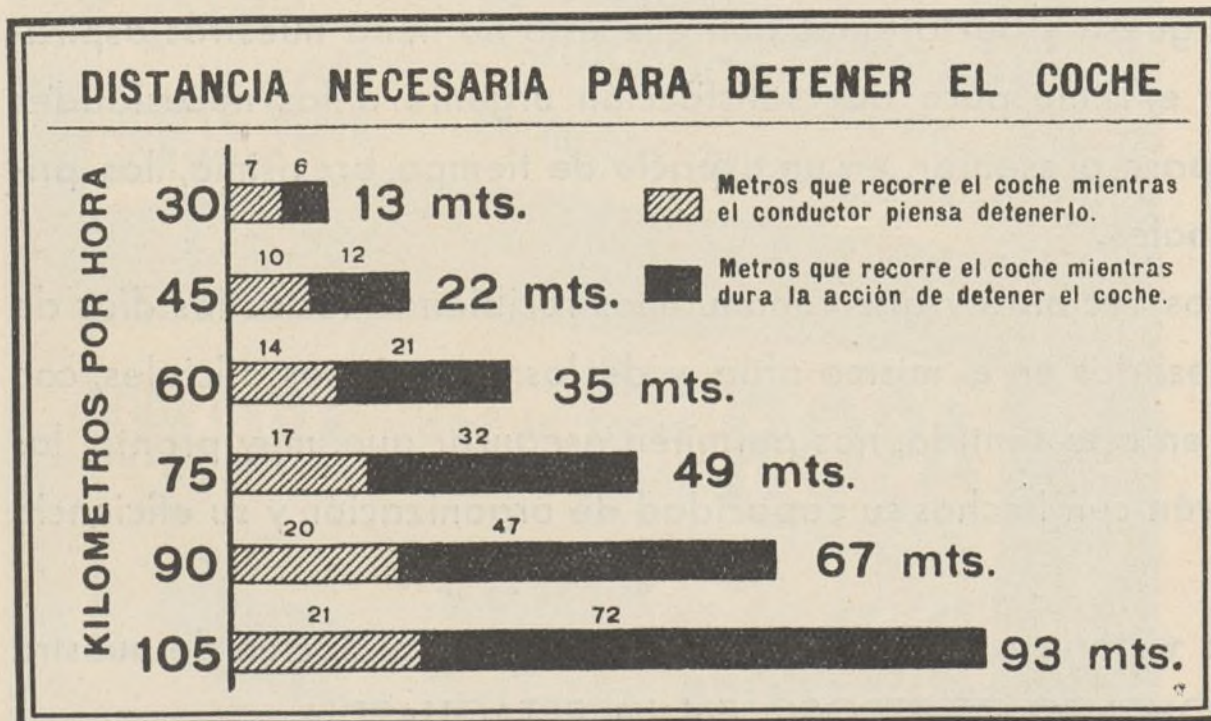
Y es entonces que volvemos a enfrentarnos con el conocido impulso. Parar no es tan fácil como parece. En realidad, antes de detenernos debemos hacer tres cosas. Primero, tenemos que pensar que vamos a parar. Segundo, tenemos que colocar un pie sobre el pedal de los frenos. Tercero, tenemos que apretar ese pedal.

Estos dos primeros movimientos exigen cierto tiempo para ser realizados. Menos de un segundo quizás, pero aun durante ese instante, el impulso mecánico continúa.

En efecto, marchando a razón de 30 kilómetros por hora, la mayoría de los conductores no alcanza a hacer uso de los frenos antes de que el coche haya recorrido por lo menos siete metros. Después de haber comenzado a accionar los frenos, recorre aún seis metros antes de lograr que el coche se detenga completamente, y esto contando con los mejores frenos del mundo, con buenos neumáticos y con un camino en buenas condiciones. Al menos tal es lo que nos dice la Comisión de Obras Públicas de uno de los Estados de Norteamérica que ha realizado estudios intensivos sobre los conductores de automóviles y el manejo en general, siendo esta Comisión la que nos ha facilitado los datos con que hemos compuesto este cuadro.

Es importante recordar que la distan-

Continúa en la pág. 8



Tratamiento Mecánico del Acero

Se consideran como tratamientos mecánicos del acero todos los procesos de forjado, laminado, estirado, embutido y estampado.

Estos tratamientos mecánicos pueden efectuarse en frío y en caliente, entendiéndose por tratamientos en frío los que se efectúan a una temperatura inferior al intervalo crítico hasta la temperatura ordinaria, y en caliente los que se efectúan pasado este intervalo.

El tratamiento mecánico en caliente y el tratamiento mecánico en frío se distinguen por producir el primero exclusivamente deformaciones viscosas.

Los principales tratamientos mecánicos en caliente que son objeto de este artículo son: el forjado, laminado y estampado. Estos tratamientos llamados propiamente de forja, como designación general, se efectúan en caliente, aprovechando la propiedad de que el metal es forjable. El efectuado en frío es un tratamiento mecánico que aprovecha la propiedad de ser material maleable, no teniéndose que confundir una propiedad con la otra, porque presentan diferencias muy notables bajo distintos e importantes aspectos.

Los tratamientos mecánicos de forja y estampado son conocidos suficientemente bajo su importante aspecto económico que representan para la obtención de piezas.

Por una parte, la forja y estampado dan formas permanentes a las piezas sin necesidad de desperdiciar apenas cantidad de acero, lo cual produce una importante economía de material.

Por otra parte, otra gran ventaja que presenta la forja y estampado, consiste en dar a las piezas la forma y dimensiones aproximadas que han de tener una vez acabadas, economizando tiempos importantes de mecanización.

Las ventajas del estampado, desde el punto de vista simplemente de producción, es algo considerable, ya que para la producción de una gran cantidad de piezas de una misma forma y dimensiones, no es posible seguir otro sistema, porque nunca podría conseguir el mismo rendimiento y uniformidad el forjador más diestro. Este procedimiento ha llegado a ser, actualmente, imprescindible en las industrias especializadas en la fabricación de armamentos, en la construcción naval, a las fábricas de locomotoras, automóviles, aviación, motores en general, etc., por medio de los cuales se obtienen piezas con medidas muy aproximadas que después no es necesario mecanizar más que en las partes que trabajan ajustadas con medidas rigurosas.

Es de lamentar que en nuestra industria no se generalice este sistema de dejar sucio de estampa las partes que no exigen medidas rigurosamente exactas, ya que esto nos conduciría a una economía importante en diferentes fabricaciones que podrían proporcionar un pro-

ducto de igual calidad a precios más reducidos.

Pero dejando aparte este aspecto económico, que es el ya generalmente conocido, queremos llamar la atención sobre la gran influencia que, en la resistencia de los materiales, tiene siempre el tratamiento mecánico correctamente ejecutado.

En general, han sido mucho más estudiados y son mucho más conocidos los tratamientos térmicos de recocido, temple y rehecho por mediación de los cuales se fijan las características mecánicas y son también mucho más conocidas las diferentes composiciones químicas de los aceros que determinan el tipo del acero, pero la importancia del tratamiento mecánico en lo que hace referencia a su influencia íntimamente unida al mejoramiento de las características mecánicas, ha sido mucho menos divulgado.

El acero después de colado y solidificado, resulta constituido por una estructura cristalina grosera y heterogénea llamada estructura primaria con débil cohesión intercristalina. El tratamiento mecánico en caliente mejora la calidad del material porque modifica esta estructura primaria y cierra los pequeños poros que tiene el material que proviene de la colada.

Por medio del tratamiento en caliente se mejoran las cualidades del material porque lo hace más compacto, afina la textura y lo hace volver más homogéneo proporcionándole un notable mejoramiento en las características mecánicas.

El tratamiento mecánico en caliente destruye la estructura «dendrítica» de solidificación, además de orientarla paralelamente en dirección al estirado, dando lugar a la formación de la estructura «fibrosa», la cual se presenta tanto más compacta cuanto más intenso haya sido el tratamiento mecánico o la disminución de sección desde el lingote original (coeficiente de forja). Las fibras son, pues, directamente orientadas por medio de este tratamiento, el único que puede transformarlas.



Balancín de motor de aviación. Ejemplo de pieza insuficientemente forjada. Nótese la desorientación de las fibras.

Este aumento de propiedades se debe a la disminución del gran tamaño de los granos primitivos, a la orientación de los mismos, a la soldadura o cierre de las pequeñas porosidades y al gran aumento de cohesión y número de los cristales.

Los grandes cristales son procedentes de la solidificación del lingote, y la orientación que mecánicamente se les hace seguir es lo que da, pues, origen a las llamadas fibras del material, que no son más que estos mismos cristales microscópicos aplastados por la presión del martillo o prensa y orientados en el sentido a que les ha obligado el esfuerzo.

Al forjar una pieza, se ha de prever la forma en que ha de trabajar, al objeto de orientar los cristales en dirección determinada, porque todos los esfuerzos de flexibilidad que tenga que soportar la pieza en el curso del trabajo, sean, dentro de lo posible, perpendiculares a cualquier plano paralelo a las fibras. Esta precaución es debida a que, a medida que se intensifica el trabajo mecánico, la «resiliencia» (1) a lo largo aumenta mientras que al través puede disminuir notablemente.

La orientación de los cristales en una pieza se pone claramente de manifiesto por medio de la prueba macrográfica.

Durante el tratamiento mecánico en caliente tiene lugar, además, otro efecto muy importante para el material, ya que como esta operación se efectúa a temperatura elevada, la acción térmica hace disminuir la heterogeneidad química primitiva, por lo menos en lo que se refiere a los elementos, la velocidad de difusión de los cuales es apreciable a las temperaturas de laminación.

El tratamiento mecánico en caliente no tiene, pues solamente el objeto de dar formas permanentes a las piezas, sino que, además, mejora la calidad del material por el hecho de hacer pasar el metal del estado colado al estado forjado. La inferioridad de los aceros colados, principalmente los aceros especiales, es debida a la débil cohesión interdendrítica. Con el paso a la estructura fibrosa se mejoran muy notablemente las características de ductilidad a lo largo y al través, aunque principalmente en el sentido del laminado.

El coeficiente de forjado es la relación entre la sección inicial del lingote colado y la sección final de la pieza forjada. ($S:s$).

Este mejoramiento de características se obtiene más o menos rápidamente según sea el grado de segregación dendrítica más o menos importante, dependiendo, por lo tanto, de que las condiciones de solidificación hayan producido unos cristales primarios más o menos grandes y un grado más o menos importante de heterogeneidad en el acero.

La influencia de este tratamiento no aumenta notablemente la carga de rotura, pero, no obstante, las características más interesantes, como son el límite elástico y la resiliencia, resultan notablemente elevados, lo cual es de gran im-

portancia para los aceros de construcción destinados a piezas de responsabilidad.

Para asegurar, pues unas buenas características de resiliencia, será interesante emplear coeficientes elevados de forja, principalmente cuando se trate de aceros de calidad empleados para construcciones de responsabilidad, como son, por ejemplo, aparatos y motores de aviación.

Un acero al cromo-níquel de temple al aire, fué colado con lingotera de sección cuadrada de 400 x 400 mm., y después el lingote fué estirado progresivamente en forma de barras hasta un coeficiente de forjado de 48. De trozos tomados en diferentes momentos del laminado y debidamente tratados extrajeron pruebas de resiliencia, obteniéndose los resultados siguientes (1):

Coeficiente de forjado:

4 Resiliencia en Kgm./cm. ² :	9.3 l.	6.25 t.
16 Resiliencia en Kgm./cm. ² :	16.0 l.	6.60 t.
48 Resiliencia en Kgm./cm. ² :	18.9 l.	6.50 t.

Vemos, pues, que el tratamiento mecánico proporciona un notable mejoramiento de calidad en el material y en la resistencia a la acción de los esfuerzos que han de soportar las piezas una vez puestas en servicio. Así desde el punto de vista «calitativo» y «cuantitativo», el forjado y estampado presentan un interés primordial.

Si las operaciones de forjado y estampado se efectúan correctamente, se sigue beneficiosamente el tratamiento mecánico efectuado en caliente durante la laminación del lingote y las fibras iniciales se orientan de nuevo, haciéndoles seguir las sinuosidades impuestas por el trazado de la estampa.

La importante economía, junto con el aumento de calidad, que por este procedimiento se consigue, son aumentos suficientes para preferirlo en todos los casos que sea posible.

(1) E. Pretet: Revue de Metallurgie, Diciembre 1931, N.º 12.



La misma pieza de la figura anterior forjada correctamente. Véase la perfecta orientación de las fibras.

(1) Se entiende por «resiliencia» la resistencia al choque expresada en Kgm./cm.² prueba grabada.

¿Podemos construir totalmente los Automóviles y Camiones necesarios para el país?



Información sobre el desarrollo del Proyecto

Antes de tomar una resolución sobre cambios importantes que afectan al modelo de camión que estamos proyectando, hemos convocado siempre una reunión de los mecánicos más destacados de nuestra fábrica, para exponer nuestra idea y debatir ampliamente la misma, antes de aceptarla.

Días atrás, celebramos una de estas reuniones en la que el asunto a debatir, tenía al máximo interés: se trataba de adoptar un tipo de motor totalmente distinto al que estábamos estudiando.

El motor proyectado anteriormente era de válvulas en culata tipo Chevrolet, pero la realización de este motor tiene muchas dificultades, para resolver en el corto pla-

zo, de que disponemos para su fabricación. Examinemos especialmente la culata; muy difícil de moldear en la fundición por los pasos de admisión, escape y refrigeración. El corte de una culata de este tipo, da idea del laborioso estudio que de las contracciones del material, deben hacer modelistas y fundidores, teniendo presente que, hay paredes de espesores que varían entre 3 y 25 mm. dispuestas en ejes diversos. Aunque llegáramos a resolver en corto plazo el asunto fundición, tenemos otros inconvenientes, como los asientos de las válvulas de escape que por ser algo delgados se rajan con facilidad; cabe el recurso de montar anillos o asientos postizos, pero al ser vál-

vulas en la culata, es conveniente que vayan roscados y hay poco material para su alojamiento.

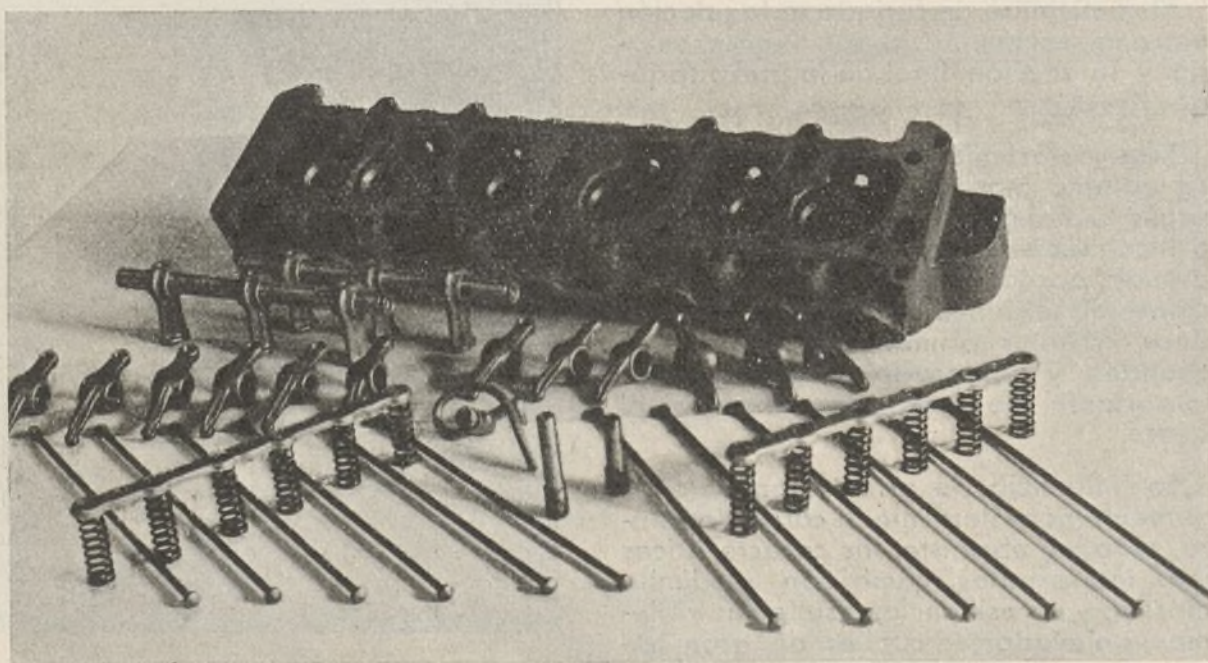
La mecanización de esta culata, también es complicada, especialmente por la disposición de las válvulas de escape, que implica la mecanización de los alojamientos de válvulas y guías, en plano inclinado.

Como ya hemos dicho en otra ocasión, disponemos de pocas prensas grandes para estampación, y en un motor de este tipo tenemos piezas de respetable embutición, como, la tapa de balancines, la tapa lateral de varillas de válvulas y el carter de aceite.

Un motor de este tipo, quedaría pronto anticuado de diseño, ya que los modelos americanos 1937 saldrán con cuatro cojinetes en el cigüeñal, en lugar de los tres apoyos actuales. La lubricación por barbotaje, tampoco es el sistema más moderno.

Teniendo en cuenta estos inconvenientes, proponíamos y hemos adoptado el uso de un motor tipo Oldsmobile, que ofrece las enormes ventajas siguientes:

Válvulas laterales, con lo que suprimimos los tres tipos distintos de balancines y todas las piezas afectas a éstos, como: ejes y soportes de ejes, resortes espaciadores,



Al adoptar el motor con válvulas laterales, evitamos la difícil construcción de la culata y todas las piezas relacionadas con los balancines.

clips, casquillos, varillas y sus resortes, tapa de balancines y tapa de varillas con sus juntas y todas las piezas destinadas a la lubricación de estas partes. El motor tipo Oldsmobile tiene la ventaja de usar un solo tipo de válvulas y de guías, contrariamente al otro en que se usan distintos tipos para la admisión y para el escape.

La culata no presenta ninguna dificultad de fundición ni mecanización, y no obstante, debido a su estudiado diseño, es de gran rendimiento. Es una culata en L tipo Ricardo, resultado de profundos estudios y experimentaciones (de este gran ingeniero inglés con apellido español) al objeto de obtener en el último período de compresión, una turbulencia de los gases con vistas a la propagación rápida de la combustión y mayor aprovechamiento de la expansión de los mismos. Es un tipo de culata cuyo estudio es muy interesante, pero no podemos ahora apartarnos del objeto de estas líneas.

Tanto el cigüeñal como el árbol de levas, en este tipo de motor, trabajan sobre cuatro apoyos y el sistema de lubricación, que es a presión, a través de estos elementos y de las bielas, es mucho más eficaz que el sistema por barbotaje. Aunque representa más trabajo la mecanización de estas piezas, se simplifica en cambio la construcción del cárter.

En cuanto a rendimiento de motor, lleva también ventaja el Oldsmobile, ya que éste, cubicando 3.500 cm.³, a 3.500 revoluciones da una potencia de 84 HP. al freno, mientras que el Chevrolet con 3.390 cm.³, a 3.200 revoluciones da sólo una potencia de 72 HP. al freno, o sea, a igualdad de potencia fiscal (21 HP. en ambos), el Olds-

mobile rinde una potencia efectiva de 12 HP. más que el motor Chevrolet.

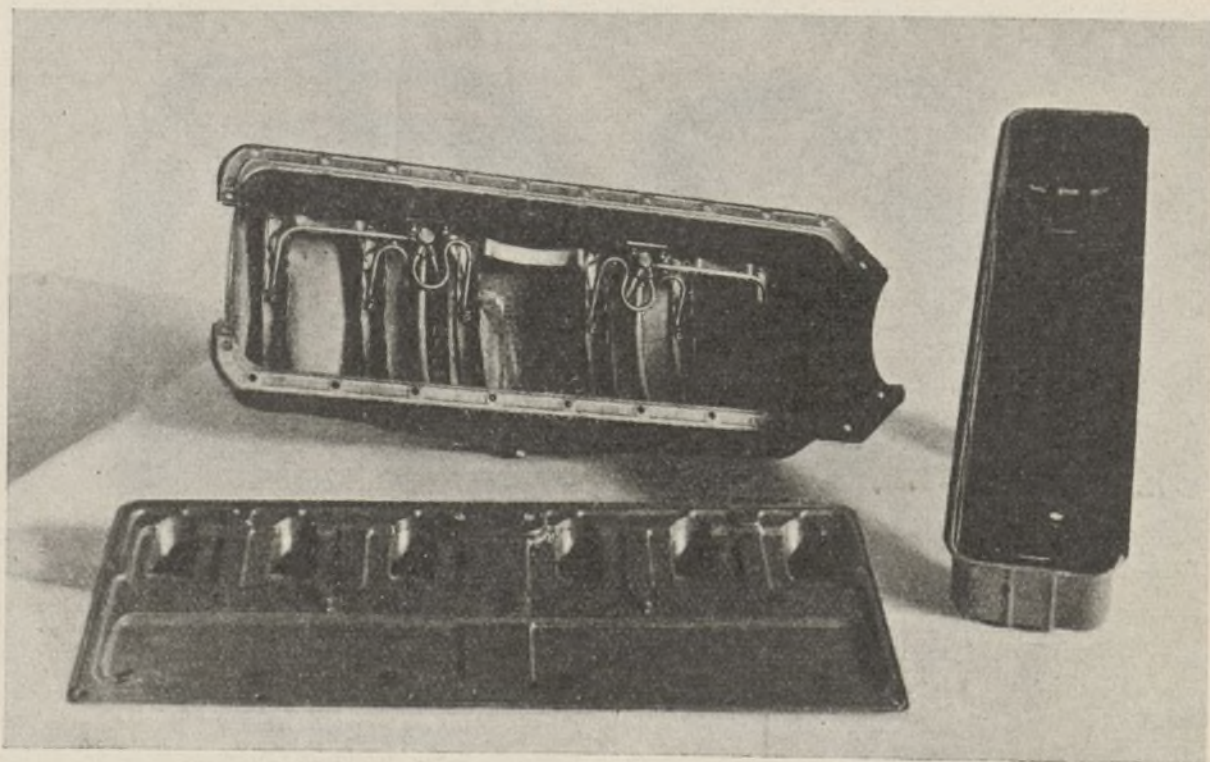
Por todos los motivos que acabamos de exponer, hemos decidido adoptar en nuestro camión, un motor de válvulas laterales del tipo Oldsmobile.

Este motor lleva el múltiple de escape en el lado derecho; debemos recordar que en este mismo lado del bastidor hemos montado el depósito de gasolina y la batería; era por tanto conveniente alejar el silenciador, y evitar la proximidad del tubo de escape a la batería, para no recalentarla. Hemos logrado, mediante curvas muy suaves, conducir los gases de escape al silenciador, situado en el larguero izquierdo.

Otra simplificación importante que hemos conseguido, es la modificación del disco de embrague mediante un nuevo diseño, que da más elasticidad al disco, y permite embragar con suavidad. Esta modificación, nos permite suprimir los seis resortes de absorción de vibraciones torsionales, y los dos discos que les sirven de caja. Debemos tener presente que el 90 %

de las averías en los embragues de este tipo, provienen de la rotura de estos resortes, puesto que los camiones de la capacidad del que nos estamos ocupando, por regla general van sobrecargados. Montando este nuevo tipo de disco, habremos logrado eliminar esta anomalía en los casos, en que por necesidad, debe sobrecargarse el camión. Las pruebas que llevamos realizadas, tales como arrancar en fuertes pendientes superiores al 20 %, con carga útil de 4 toneladas, han dado un resultado altamente satisfactorio, en cuanto a suavidad y ausencia de vibraciones.

El sistema Chevrolet de árbol propulsor con cubierta de reacción, tiene inconvenientes desde el punto de vista constructivo, por lo que se refiere a las fundas de las juntas universales y a la cubierta cónica del segundo árbol propulsor. El sistema Bedford de juntas universales y propulsor descubierto, además de ofrecer ventajas de orden técnico, es de construcción más adecuada, para los elementos de que disponemos. Al adoptar este tipo de propulsión, lo hemos proyectado de forma, que sólo se tie-



El cárter de aceite con el sistema de lubricación por barbotaje, es complicado, las tapas de balancines y varillas se suprimen en el motor tipo Oldsmobile.

nen que cambiar las piezas siguientes: tapa de salida del cambio de velocidades, pletina de la junta universal al bastidor, tapa de entrada al porta-diferencial y piñón de ataque.

La simplificación que hemos logrado en el marco-soporte del radiador, consiste, en que hemos preferido la construcción de un marco entero compuesto de tres piezas combinadas, en lugar del sin fin de pequeñas piezas estampadas, que estamos acostumbrados a ver en los vehículos americanos.

En los cilindros de los frenos hidráulicos, simplificamos las tapas de los cilindros delanteros, que serán fundidas como las correspondientes a los cilindros traseros. En estos últimos, variamos el sistema de regulación, que se hará por ranura en el plato de anclaje como se efectúa en los delanteros.

Para no cansar más vuestra atención, dejaremos para el próximo número de «Horizontes» otras simplificaciones interesantes como la de la armadura (cowl). Es muy posible que en el mismo número podamos daros cuenta de ensayos efectuados sobre piezas ya

HIJOS DEL PUEBLO

HIMNO

*Hijos del pueblo que oprimen cadenas,
esa injusticia no puede seguir,
si tu existencia es un mundo de penas
antes que esclavo, prefiero morir.
Esos burgueses asaz y egoistas
que así desprecian la humanidad,
serán barridos por los anarquistas
al santo grito de Libertad.*

*Rojo pendón, no más sufrir,
la explotación ha de sucumbir;
levántate, pueblo leal
al grito de Revolución social.
Vindicación, hay que pedir;
sólo la unión la podrá exigir.
Nuestro pavés no romperás,
torpe burgués, ¡atrás! ¡atrás!*

*Los corazones obreros que latén
por nuestra causa, felices serán
si entusiasmados y unidos combaten
de la victoria la palma obtendrán.
Los proletarios a la burguesía
han de tratarla con altivez
y combatirla todos a porfía
por su malvada estupidez.*

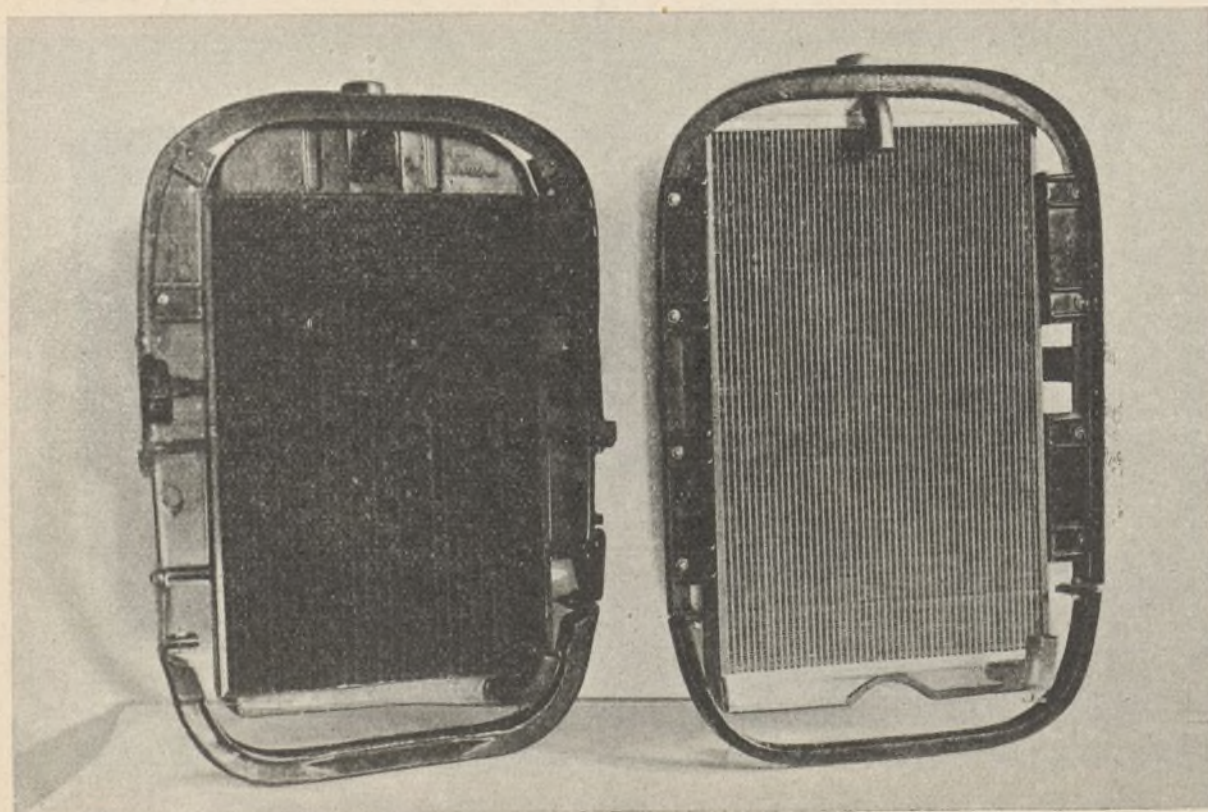
*Rojo pendón, no más sufrir,
la explotación ha de sucumbir;
levántate, pueblo leal
al grito de Revolución social.
Vindicación, hay que pedir;
sólo la unión la podrá exigir.
Nuestro pavés no romperás,
torpe burgués, ¡atrás! ¡atrás!*

construídas por compañeros de otras industrias que colaboran con todo el entusiasmo. Asimismo que hayamos montado nada menos que todos los engranajes del cambio de velocidades y diferencial, construídos bajo la dirección de un técnico tan especializado como Jaime Picañol, de Sabadell, héroe de nuestros días, entusiasta aviador, que tripulando un aparato de bombardeo en el frente aragonés fué atacado por un avión de caza enemigo y a consecuencia de la lucha entablada ha sido preciso amputarle una pierna. Jaime Picañol aún convaleciente de una intervención quirúrgica de tanta importancia, está compenetrado con nuestros proyectos, ve que la fabricación total de camiones en gran escala, será una realidad en fecha muy próxima y la colaboración de Picañol es doblemente valiosa por sus profundos conocimientos técnicos y por disponer del taller mejor equipado para la construcción de engranajes.

Posiblemente podremos también informaros sobre el radiador construido por «Radiadores Colectivos»; sobre bombas de agua, volante de motor, plato de embrague y otras piezas hechas por Font y Cía. de Mataró. Quizás lleguemos a tiempo para decir algo sobre el puente trasero fundido y mecanizado por los compañeros de S. A. E., S. A.

Todo esto hace pensar que nuestro proyecto va a entrar enseguida en una fase sumamente interesante, en la cual podremos ya empezar a tocar el fruto del esfuerzo colectivo de nuestra industria, sentando cada vez más firmemente el principio de que *podemos construir totalmente los automóviles y camiones necesarios para el país.*

J. PARA CHOQUES



Comparando los dos radiadores puede apreciarse la simplificación de que ha sido objeto el marco.

HEROES EN LA RETAGUARDIA

León Meabe, hijo del que fué fundador de las Juventudes Socialistas, Tomás Meabe, ha muerto en su laboratorio donde trabajaba para ofrecer a las fuerzas que combaten al fascismo el producto de sus trabajos.

No solamente hay héroes en la vanguardia. También trabajando para la guerra en las fábricas, en los talleres, en los laboratorios, encuentran muerte gloriosa trabajadores revolucionarios que desde la retaguardia han dado todo lo que tenían a la lucha antifascista.

Su muerte, más oscura pero no menos eficaz es ejemplo de voluntad y de sacrificio que debe ser ofrecido diariamente a aquellos de nuestros compañeros que pretenden aprovecharse de la situación presente para obtener beneficios individuales.

Cosas de actualidad

CONTRA LOS FOMENTADORES DE "BULOS"

Incontable es el número de personas que mientras en los frentes de batalla los bravos soldados del Ejército de la Libertad, conquistan palmo a palmo el territorio ocupado por las hordas fascistas, se dedican aquí en la retaguardia a hacer una labor derrotista, esparciendo a los cuatro vientos falsos rumores y noticias faltas de todo fundamento, nacidas de su imaginación, que en la mayoría de los casos cuajan en el cerebro de gentes ingenuas que constituyen más tarde el portavoz divulgatorio de las especies fascistas.

Percatados de los efectos que tales «bulos» producen en el ánimo de numerosas personas, que con un infantilismo pueril se dejan arrastrar por lo apetecible del comentario, nos place estimular el celo de todos y de cada uno de los antifascistas, para que con su conducta serena se conviertan en el instrumento destructivo de los auténticos fomentadores de tan fantásticas noticias. Todo aquel que en los lugares públicos se dedica con insana mala fe a comentar hechos que no han sido publicados por los periódicos; que no han sido radiados por las emisoras locales, es decir,

Leyes que fueron...

No dudamos que el tema de «la ley del embudo» considerado a primera vista os produzca hilaridad y lleve a muchos hacia divagaciones humorísticas.

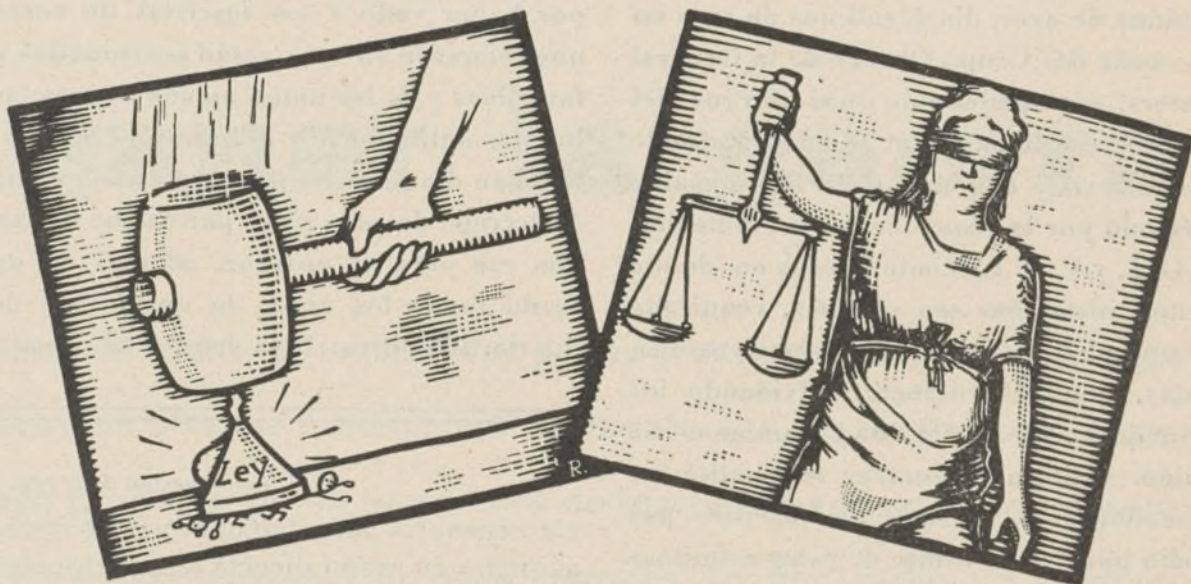
Sin embargo, esta «ley» desgraciadamente ha sido desde tiempos remotos el nivel o base del código de la justicia aplicada por el régimen capitalista a las masas obreras y a los desheredados de la fortuna, para imponer su dominio por la fuerza y provocar el agotamiento de las energías del verdadero pueblo español.

Ved sino los textos de la mayor parte de la legislación en vigor hasta el 19 de Julio, y encontraréis que los efectos o alcance de muchas leyes promulgadas por espíritus egoístas favorecen exclusivamente a las clases afectas al régimen capitalista, y aún en el caso de ser el acusado uno de los privilegiados por razón de su cuna,

do», ya que según fuera la categoría del acusado, sancionaban por la parte ancha o estrecha del «embudo», según conviniera a los intereses de las «clases» que se llamaban «del orden», pero que manejaban el «embudo» con mucho «desorden».

Liquidado ahora casi totalmente aquel «desorden» de cosas por el esfuerzo del proletariado, éste tiene la obligación inmediata a cumplir, de que se establezca y mantenga siempre la justicia única y verdadera, la simbolizada por la matrona con los ojos vendados y sosteniendo en su mano diestra la balanza equilibrada y la que cuyo espíritu fundamental dice: «todos los seres humanos son iguales ante la ley».

Es conveniente recordar que de nada nos serviría mantener una administración de esta justicia por funcionarios estrictos cumplidores de su misión, si a todos los



fortuna adinerada, o rango social, etc., las sanciones y multas se aminoraban en proporción inversa con el grado de las influencias corruptoras de que disponía el culpable.

O sea que, resumiendo las estrategias de que se valían, y ellos decían aplicar «amparándose en el estricto cumplimiento de la ley», llegamos a la conclusión sintética de que el símbolo de la justicia por ellos administrada era el «embu-

ciudadanos nos guiara el propósito firme de cumplir y hacer cumplir las leyes reguladoras de la nueva y mejor vida que aspiramos ver convertida en realidad en plazo breve.

Leyes que fueron... y no olvidarse de que sin nuestra plena compenetración con la nueva sociedad que se está consolidando... podrían volver a ser.

1 - D - UGT

todas aquellas nuevas que no tienen visos de verosimilitud, es un individuo del que se debe desconfiar. El ciudadano antifascista tiene la obligación de hacerle callar; todo aquel que comente hechos desfavorables a la causa proletaria, va abiertamente contra el pueblo y ha de tratársele como a enemigo.

Por otra parte - y es un hecho de similar importancia - hay que tener especial cuidado con lo que se habla. Los fascistas tienen vastas ramificaciones en todos los sectores de la vanguardia y de la retaguardia, que tratan con habilidosa maldad de averiguar noticias que luego sirven para desbaratar los planes y proyectos trazados por el alto mando al servicio de la República. El que sepa

una noticia cuya propalación pueda constituir un peligro, por leve que sea, debe guardársela para él, sacrificando todo lo que signifique vanidad de estar bien informado.

Mucho recelo al hablar... Una palabra de más, puede ocasionar el esfuerzo estéril de muchos de nuestros camaradas.

¡Colaboremos todos unidos bajo la bandera antifascista; que nadie deje de prestar su apoyo a la gran obra revolucionaria, y así, fija la mirada en los rojos albores del mañana podremos construir el gran edificio de la Revolución sobre los cimientos teñidos por la sangre fecunda de nuestros hermanos caídos!

J. VILLALBA

Del frente de lucha



“Alas Rojas” - Aeródromo de Sariñena - Grupo de General Motors

CRÓNICA SEPTIEMBRE 1936

Con motivo de ampliar informaciones políticas de este Campo de Aviación en la mañana de ayer, día 4, salimos de aquí en un coche del Grupo Obrero de la General Motors, acompañado de unos obreros del pueblo de Albalatillo, al de La Naja donde me entrevisté con el Comité Responsable formado por las dos Centrales Sindicales, U. G. T. y C. N. T. Visité la casa en donde tienen instaladas sus oficinas, requisada de uno de los vandálicos y rastros fascistas, que cobardemente olvidando los principios de la dignidad humana, ha huído. Al darme a conocer al Comité me describieron el paso de los fascistas por dicho pueblo. Al frente de estas columnas semi-salvajes venían hijos del mismo pueblo, unos enrolados en el ejército y otros allegados de los caciques. Hicieron siete fusilamientos durante las cuarenta y ocho horas de dominación. Obligaban a que en voz alta, dieran los desahogos de «Viva el Fascio» y «Arriba España». Fueron los que sacaron a los trabajadores engañados de los cuarteles, pero no tuvieron la valentía de sostenerse en el pueblo porque venían los Milicianos catalanes, de los que huían, como ratas perseguidas. Regresando, por la Carretera de Pallaruelos de Monegros pasamos por la Cartuja, edificio suntuoso de la Edad Media, en donde habitó una comunidad frailuna, dueños y señores de vidas y haciendas de toda esta comarca, de unas 500 hectáreas. Está situado en el término municipal de Sariñena a 15 kilómetros y a 5 de La Naja. Recorrí sus amplias naves en las que había una excesiva ostentación de retratos de todos los priores, los cabos de varas de nuestros antepasados. Habita allí, una familia compuesta de viuda y siete hijos, en donde llevan trabajando cuarenta años. Esta finca ha pasado por varios dueños de los apellidos Alvarado, y de políticos ras-

treros de la monarquía, todos, explotadores de dicha familia. Esta gente timorata por haber visto a los fascistas de cerca nos relataron su vida, están acartonados y famélicos y se les notan en sus rostros las huellas del hambre y del cansancio. Trabajaban día y noche para pagar una renta de terraje, de cada cinco partes que cogían una era para el opresor, además de un cerdo todos los años, de un pedazo de huerta, 100 duros. Esta huerta se regaba

Continuación de la pág. 2

cia necesaria para detener nuestro coche aumenta en razón directa de la velocidad a que marchamos. Es bueno no olvidar igualmente que cuando piloteamos un coche pensamos con el pie, actuamos con el pie y paramos el coche con el pie, y que si no extremamos nuestra prudencia, es fácil que imprimamos a nuestro automóvil una velocidad superior a la requerida por el concepto de nuestra seguridad.

Ahora, tal como los ingenieros nos han enseñado cómo debemos manejar nuestras luces para evitar accidentes, muchos hábiles conductores nos han indicado cómo preservarnos contra los accidentes que puede ocasionarnos el mal manejo de las luces de otros coches. Estos conductores nos aconsejan que al pasar un coche por la noche, no nos detengamos a mirar sus luces y observemos en cambio hacia la parte izquierda del camino.

Si observamos esta advertencia, por muy cerca que nos encontremos del otro coche, sus luces no molestarán nuestra visión.

La verdad es que la conducción nocturna puede ser agradable y segura como el manejo durante el día. Basta para ello que seamos un poco más celosos y prudentes.

(Continuará)

con una fuente con tres soberbios caños. Me contó que en el depósito o embalse de la fuente, esta comunidad explotaba las aguas como medicinales, siendo en realidad compuesta por ellos mismos, a base de productos químicos. Los distintos dueños nunca tuvieron benevolencia para estos trabajadores, que por espacio de tantos años guardaron la finca y considerados siempre como perros mastines. Al enseñarme la casa de la Cartujana, viuda hoy, no hay en ella más que desolación y hambre, fruto del excesivo trabajo a través de tantos años.

Al regreso a este Campo, encuentro a la familia Marcelino Curdi y su compañera María, fugados de Zaragoza en compañía de tres o cuatro familias más. Marcelino es el que ha servido de guía para la evasión. Y al relatar el asedio que ha sufrido la ciudad del Ebro y los martirios sufridos por ellos, lo hace emocionado y cuenta hechos de terror, espeluznantes. Le han robado siete mulas, dos carros, una camioneta dedicada al transporte, 150 aves y todos los enseres. Al fusilar en el corral de la casa a varios vecinos, los fascistas, dejaron por muerta a su compañera a causa de un ataque que sufrió al ver todas aquellas atrocidades. Tuvo la valentía, acompañando a sus hijos, de volver al anochecer a recoger a su compañera. Estos compañeros fugados viven en la actualidad en el pueblo de Sariñena, habiéndose presentado el padre y los hijos al Comité Militar de este Campo para pedir un puesto en las avanzadas.

Nunca me cansaré, en mis relatos, pobres y humildes, de contar el espíritu grande y animoso de las heroicas Milicias que luchan hasta llegar al aplastamiento total del fascismo canalla y felón.

EZEQUIEL NAVARRO
Jefe de Expedición