

idos cinco
lustra esta
ado por los
tors Colec
de nuestro
Secretario
jo de Em-
e esta in-
alarde de
deseamos
icitaria es
taguardia

Consejo de Ayuntamiento de Madrid

HORIZONTES



PORTAVOZ DE LOS OBREROS DE COLECTIVA IBÉRICA MARATON

N.º 6

1 FEBRERO 1937

Un grupo de obreros de General Motors Colectivizada, ha decidido constituirse en una nueva entidad, bajo el nombre de «COLECTIVA IBÉRICA MARATON». En consecuencia, el cuerpo de redacción de esta revista pasa a formar parte de la nueva entidad y continuará con más entusiasmo, si cabe, laborando en HORIZONTES, portavoz mensual de los trabajadores de esta nueva organización.

Importancia de nuestro camión en el marco de la economía nacional y de la revolución

Los trabajadores que han formado la C. I. M., lo han hecho bajo la idea, que realizan con un entusiasmo y una fe inigualables, de dar a nuestra revolución los medios de transporte que le son imprescindibles. ¿Qué nos ha guiado a emprender esta obra? Nosotros hemos visto, en lo concerniente directamente a nuestra industria una serie de problemas que era preciso y urgente resolver, que nadie había planteado y que éramos, así, quienes los solventábamos para la nueva organización social y fué por ello como sin vacilaciones ni titubeos, conscientes de las dificultades, nos entregamos a nuestra obra. He aquí algunos de estos problemas.

El fracaso del sistema social imperante en España hasta el 19 de Julio, fué total y rotundo. La bur-

SUMARIO

Importancia de nuestro camión en el marco de la economía nacional y de la Revolución.—Lina Odena o la juventud.—Obrero! Trabaja y Venceremos.—La semana del niño.—Técnica: *V-Como conducir en las montañas; 100 kilómetros por hora; Organización del montaje; Importancia de la Industria del Automóvil; Motores; Fabricación Nacional.*—Madrid.—Un producto de la Revolución.—LOS TRABAJADORES DE LA C. I. M. PIENSAN Y ESCRIBEN: *Los campesinos en los momentos presentes; Paso a la mujer; Rectificación a tiempo; Derechos y Deberes; Mi impresión y pensamientos sobre la primera jornada de la nueva economía; Colectivización; Unificación verdadera; La unidad y la victoria; Comentarios.*—El Arte y la Ciencia frente al fascismo.—La caravana de venta de libros a beneficio de los compañeros que luchan en el frente.—NUESTROS REPORTAJES: *Ricardo Trompeta; Felipe Mensa.*

guesía española nace tarde y débil, rodeada de todos los restos de un aparato medioeval vigoroso: plutocracia, ejército, clero, latifundistas. Por la otra parte, frente a ella se ve creando uno de los proletariados más combativos de Europa, que le hace frenar y la castra para realizar su destino histórico de enterradora del feudalismo. En suma, nos encontrábamos con un régimen social de tal modo fracasado, que mantenía al país en pleno atraso y empobrecido. Pero España cuenta con grandes fuentes naturales de riqueza: Productos agrícola, vinícolas y animales. Minas de hierro, plomo, cobre, níquel, estaño y mercurio. Carbón. Pesca e industria conservera, etc., etc. Sin embargo, no podemos olvidar la configuración geográfica espa-

ñola, agravada con el desastre de sus líneas ferroviarias, lo que en gran parte ha influido al escaso desarrollo de sus fuentes de riqueza; es decir: han hecho falta medios de transporte general. A pesar de ello, NO LOGRÓ NUNCA LA BURGUESÍA ESPAÑOLA la construcción de automóviles en GRAN SERIE. Nosotros, los trabajadores de la C. I. M. vamos a hacerlos y con su propio enunciado queda comprendida la trascendencia de esta obra.

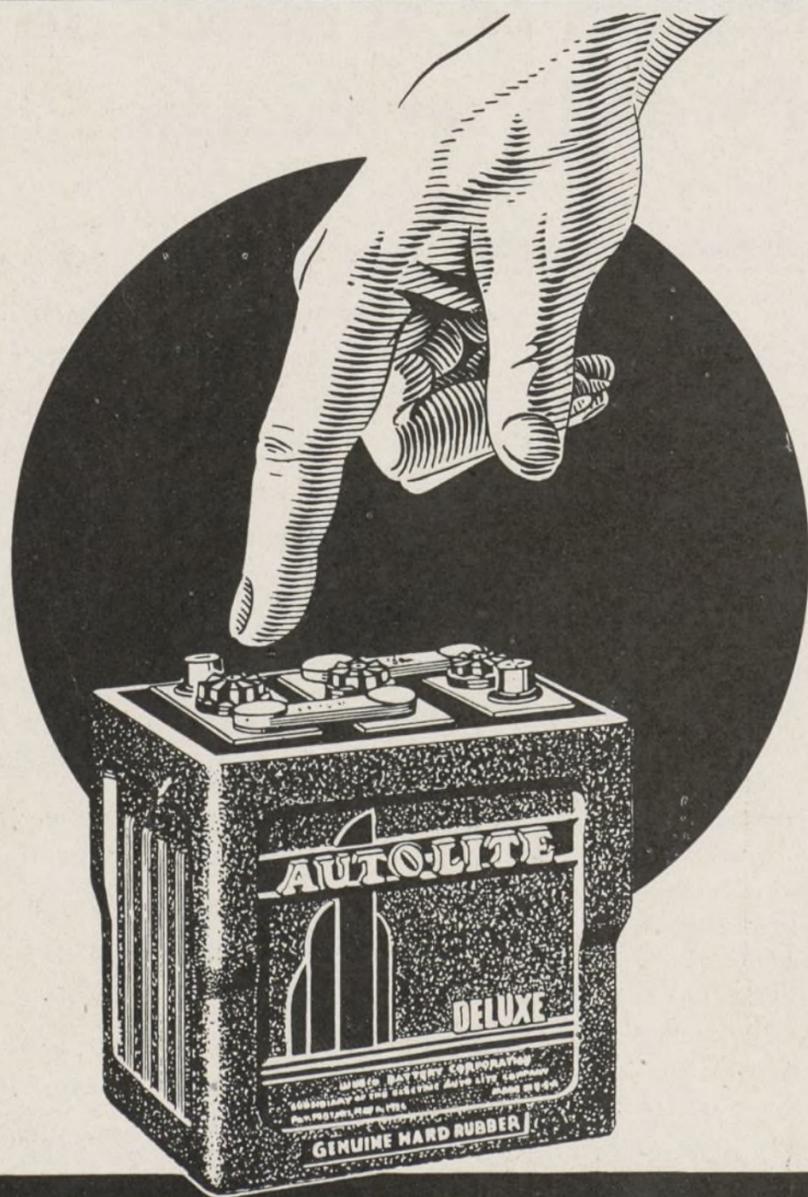
El segundo problema, grave, que resolverá nuestro CAMIÓN NACIONAL, es el de las «divisas». No podemos olvidar en modo alguno, que nuestra revolución se desarrolla en el marco de UNA GUERRA, en que el enemigo lo forma todo el FASCISMO INTERNACIONAL. En estas condiciones, toda la moneda extranjera que sea posible obtener es poca PARA ADQUIRIR PERTRECHOS DE GUERRA; pero como sin medios de transporte estos pertrechos son inútiles y el aprovisionamiento imposible, o fabricamos nosotros o parte de estas divisas se restan a la Guerra para ir a poder de los americanos o europeos fabricantes de automóviles.

Tenemos, además, una cuestión vital para la nueva economía: o somos capaces de crear en España y Cataluña nuestra propia industria, o seguimos siendo tributarios, especie de colonia industrial, del capitalismo yanqui, inglés o alemán, condenados a seguir vegetando como país agrícola para el intercambio por los produc-

tos manufacturados del extranjero. Para nosotros no hay problema: LOS CAMIONES Y AUTOMÓVILES SE FABRICARÁN EN ESPAÑA!

Aún podemos hacer otra serie de consideraciones de importancia capital: nadie ignora que, desgraciadamente existen infinidad de fábricas, talleres, etc., etc., que han tenido que acudir a la Generalidad para que cubra los salarios de sus trabajadores: desde que estalló el movimiento faccioso hasta la fecha se han cubierto así cerca de CIENTO MILLONES DE PESETAS. Pues bien, nosotros no sólo no hemos tenido que recurrir a este procedimiento, sino que ya ahora, gracias a nuestro CAMIÓN NACIONAL, damos trabajo a unas 150 fábricas y talleres, a muchas de las cuales incluso hacemos anticipos. Cuando la fabricación en serie esté en pleno proceso (calculamos, ya al empezar, una producción diaria de 20 a 25 camiones que pensamos elevar a 40) trabajarán para nosotros de 10 a 12 mil obreros de Cataluña.

Aun podríamos extendernos indefinidamente, estudiar las grandes ventajas de la capacitación de nuestros «cuadros» de técnicos y obreros en estos trabajos de GRAN SERIE, desconocidos aún en nuestro país, etc., etc.; pero creemos sinceramente que con todo lo expuesto queda reflejada la importancia de la iniciativa de los trabajadores de la C. I. M. al fabricar SU MARATON.



AUTO-LITE BATTERIES

LA MARCA DE
FAMA MUNDIAL
FABRICADA EN
ESPAÑA POR
OBREROS ESPA-
ÑOLES Y CON
PLOMO ESPAÑOL

AUTOTRACCIÓN ELÉCTRICA, S. A. (CONTROL OBRERO) Moyá, 6 y 8 - BARCELONA

Ayuntamiento de Madrid

LINA ODENA O LA JUVENTUD



NO podíamos dejar de dedicar una portada de nuestro HORIZONTES a LINA ODENA, del mismo modo que no es posible prescindir en la Nueva Vida que empieza el 19 de Julio de la JUVENTUD. Fué ésta la que cogió las armas cuando la empuñaron los más decididos y así formó parte de aquel magnífico movimiento que ahogó en su misma cuna la militarada, en Atarazanas, en el Cuartel de la Montaña, en media España. Los jóvenes luchan en todas las columnas de la defensa indomable, del heroísmo, de la fe y la esperanza de los oprimidos de las cinco partes del mundo. La sangre generosa de nuestros jóvenes riega nuestra España de punta a punta. El entusiasmo juvenil levantará, después, el edificio espléndido de nuestra nueva sociedad. Nadie como ellos afronta los sacrificios con una canción en los labios.

Y todas estas virtudes de la JUVENTUD se hallaban juntas en Lina Odena, esta heroína de nuestra revolución de Julio, como se encontraron antes reunidas en aquella muchacha del Octubre asturiano que se llamó Aida Lafuente.

Lina resumía en sí toda la actividad inagotable y todo el optimismo de la nueva juventud obrera. Las derrotas no lograban abatirla y en cambio a cada triunfo del proletariado, ¡Que raudal de entusiasmo contagioso! Entrañable con todos sus camaradas, tenía una gran pasión: ¡LA UNIDAD DE TODA LA JUVENTUD TRABAJADORA!

Ella, tan catalana, murió defendiendo la libertad de otras tierras de Iberia. Al glorificar a Lina, es a toda la JUVENTUD a quien queremos rendir este pequeño homenaje: es a las juventudes libertarias, a las comunistas y socialistas, a las antifascistas todas, representadas en esta joven obrera de Barcelona que cayó, atravesada por el último tiro de su propia pistola, bajo el cielo de Andalucía, entre Granada y Guadix.

M. CARRERA

A LINA ODENA

Por DOLORES IBARRURI, "PASIONARIA"

"Quizá el camino hay que regar con sangre de la juventud..."

"Joven Guardia"

No estabas a nuestro lado y, sin embargo, te sentíamos cerca de nosotras. Te necesitábamos; no podíamos cubrir tu puesto de trabajo porque eras única. Siempre dispuesta, activa, cariñosa, abnegada, riendo con sano optimismo ante las mayores dificultades... Y ahora ya no eres... ¡Lina Odena ha muerto!, nos han dicho y no podíamos creerlo. No podíamos hacernos a la idea de que tú faltases para siempre de nuestro lado.

Lina Odena era para cada una de nosotras la hermana, la amiga, la camarada. ¡Que difícil es resignarse a no volverla a ver, a no oír su voz, con fuerte acento catalán, que hablaba de trabajo, de organización de victorias, de triunfos decisivos sobre el fascismo!...

¡Lina querida!.. Mis ojos se empañan de lágrimas y no me avergüenzo de mi llanto, porque lloro por tí: por tí, que para nosotras eras una fundada esperanza para la obra titánica de la educación de la juventud; por tí, que eras nuestra más querida compañera, nuestra hermana...

Eras la primera para el sacrificio, para el trabajo. Lina Odena no regateaba ningún sacrificio; sabía, a pesar de su juventud, del dolor de la cárcel, de la vida ilegal, del brutal trato carcelario... Ella supo, en los días memorables de Octubre, ocupar su puesto, y, como ahora, empuñar un fusil... Fué herida. Y cuando recordaba aquellos hechos, cuando ella recordaba como huían las fuerzas reaccionarias ante el avance de un grupo de camaradas, entre los que ella era el alma, provistos de fusiles que habían cogido en Barcelona, reía a carcajadas, con risa contagiosa, y en sus ojos brillaba el entusiasmo y la fiebre de la lucha.

Sentía como nadie el amor a su tierra, a su Cataluña, que ella soñaba libre, nacional y socialmente; pero su profundo sentimiento clasista le hacía luchar al mismo tiempo que por la liberación de su pueblo, por la liberación de todos los pueblos, de todos los oprimidos. La criminal sublevación la sorprendió en Almería, y ella, catalana, ardiente defensora de las aspiraciones de Cataluña, pensó que su deber revolucionario era estar al lado de sus hermanos andaluces para animarlos con su ejemplo, para sacrificar su vida si era necesario, para ofrendarse en aras de la revolución.

Su muerte ha sido un gesto heroico; las Aida Lafuente, las Lina Odena, sólo se dan en el pueblo, que amasa su vida con constantes sacrificios, con heroicidades anónimas, con sublimes abnegaciones. Ella recordaba siempre a Aida Lafuente, y, como ella, supo morir, con gesto que inmortalizarán los bronce, de manera que su nombre quedará para siempre grabado en la historia revolucionaria de España.

Con nuestro camarada Pretel dirigía una columna: la columna que tiene puesto cerco a Granada.

Salió de avanzada con otro compañero en un coche; se perdieron y fueron a caer en las filas enemigas; se defendieron hasta agotar todas las balas de su pistola, disparando contra el enemigo, que rodeaba el coche. Vendió cara su vida. La última bala fué para ella, no quiso caer en las manos del enemigo y se pegó un tiro. Su cuerpo fué llevado por el enemigo a Granada como un trofeo.

Los obreros, los campesinos, los soldados, los marinos y los aviadores que luchaban con ella, que la querían como a sí mismos, crispados hoy los puños de dolor, y desesperados prometen vengarla... ¡Lo cumplirán! Y mañana, cuando las notas triunfales de los cantos del pueblo que aplastará al fascismo llenen las calles de Granada y las banderas de la victoria ondeen triunfadoras en la Alhambra, testimonio de pasadas grandezas, el recuerdo de Lina Odena, de la joven comunista que dió su vida por la liberación de Granada, vivirá por sobre todo, hablando a las futuras generaciones de lo áspero del camino que hubo que recorrer en la conquista de la libertad.

¡Lina Odena! ¡Guía de la juventud! ¡Ejemplo admirable de heroísmo, de abnegación, de sacrificio, ante tu cuerpo sacrificado se inclinan en doloroso homenaje nuestras banderas! Has entrado de lleno en la inmortalidad; mañana, cuando tus verdugos hayan sido aniquilados, iremos a depositar sobre la tierra libre de Granada, que cubrirá tu cuerpo, las flores de nuestro cariño, las siemprevivas de nuestro afecto. Te recordaremos siempre y tu nombre será la bandera de todas las mujeres que luchan contra el fascismo, que luchan contra la opresión.





Obrero!

Trabaja y Venceremos

Rodeando las columnas anunciadoras, cubriendo las vallas callejeras, subiendo a los monumentos de la ciudad, por toda Barcelona, por Cataluña, hasta las tierras de Levante, un gran cartel lanza a los habitantes de la España leal el grito de alerta: ¡Obrero, Trabaja y Venceremos!

¿Qué es lo que ha incitado a los trabajadores de General Motors Colectivizada que hoy forman la C. I. M. a editar SU cartel? Sabemos muy bien que son horas de economía. Tampoco pretendemos dar una pauta a seguir a las otras colectividades industriales. Pero hemos sentido fuertemente, intensamente, la necesidad de lanzar nuestro grito en la retaguardia ¡OBRERO, TRABAJA!, nosotros, que fuimos los iniciadores de la jornada de 60 horas mientras tuvimos un último chasis que montar; nosotros, que comprendemos que la lucha en el frente es desesperada y trágica si tras nuestros milicianos heroicos e indomables no existe una retaguardia organizada, incansable y firme. Y cuando esta retaguardia sea inmovible, sobre la que apoyemos nuestra economía de guerra, la segunda parte de nuestra consigna, será una realidad «VENCEREMOS».

Por esto hemos editado nuestro cartel, por esto lo vemos con orgullo en todas las calles y todas las plazas. Fraternalmente, decimos a todos los camaradas que con nosotros luchan en Cataluña: Trabajemos cada vez con más ímpetu, prosigamos adelante con nuestra labor te-

naz, no desfallezcamos nunca, como buenos revolucionarios, como buenos luchadores de retaguardia, para que cuando nuestros hermanos de vanguardia vuelvan encuentren estructurada una nueva sociedad, más justa, más humana y más bella.

OBRERO, TRABAJA Y VENCEREMOS.



La semana del niño

Es para «HORIZONTES», motivo de la más viva satisfacción presentarnos estas fotografías; que ellas hablen por nosotros de la gran alegría de estos 140 nenes, refugiados de Madrid, Irún, de todos los sitios donde el fascismo, asesino, ha deshecho vidas y hogares.

Con ellos están los hijos de nuestros compañeros de General Motors que el domingo día 3 les ofrecieron esta fiesta, para compartir sus juguetes y alegrías.

La banda de trompetas y tambores del Socorro Rojo y una magnífica radio-gramola cedida por sindicatos de la C.N.T., amenizaron el acto.

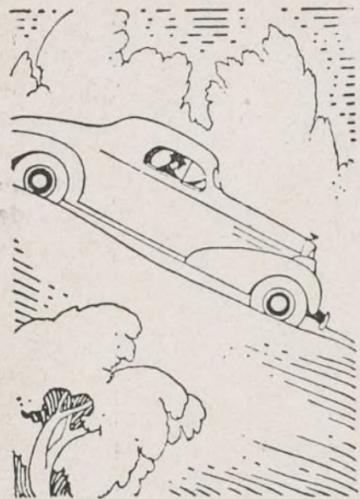
Después del reparto de 300 cajitas con bizcochos y golosinas entre la «gente menuda» que sirvió para mantener el buen humor y contener su impaciencia, pasaron por nuestro escenario improvisado, un ventrílocuo, un prestidigitador y tres payasos. Una niña de Irún recitó acertadamente una poesía dedicada a los niños refugiados. Seguidamente se procedió a la distribución de los juguetes, terminando la fiesta alrededor de las 2. La salida de los niños invitados a los acordes de la «Internacional» e «Hijos del Pueblo» se efectuó llevados por nuestros camiones hasta sus respectivas residencias dando con ello fin a la fiesta que nos ha dejado cual estela imborrable, el recuerdo de tanta alegría y candor reflejados en aquellos rostros inocentes.

Cuantos intervinieron en la laboriosa organización de tan hermoso festival y los que con su aportación monetaria o de juguetes contribuyeron al éxito del mismo, pueden sentirse plenamente satisfechos de su obra de solidaridad en pro de estos niños de hoy, auténticos camaradas del porvenir.



T E C N I C A

V - Como conducir en las montañas



En muchas regiones abundan las colinas y montañas, siendo algunas bastante empinadas, pero la mayoría de los automovilistas que vivimos en terrenos llanos, no estamos muy familiarizados con la conducción por parajes quebrados.

Son muchas y variadas, las condiciones peculiares de la conducción entre cerros y montañas, especialmente si son elevados. Un coche, por ejemplo, que desarrolle 100 H.P. en terreno al nivel del mar, desarrolla tan sólo 82 a una altura de 1520 metros.

Otra de las peculiaridades de las alturas es que engañan fácilmente sobre su grado de elevación, sobre todo si no hay cerca llanura con las que poder compararlas.

Así, si salimos de viaje y nos introducimos con nuestro coche en un lugar entre cerros, nunca sabremos fijamente qué sorpresa éstos nos reservan. Puede suceder que iniciemos la subida de una cuesta creyendo que no nos será difícil remontarla hasta el final y a poco hallemos que nos parece que la potencia de nuestro motor disminuye. No tardamos en comprender que debemos cambiar de velocidad, poniendo el coche en segunda, y lo hacemos, pero... ¡afortunados nosotros si efectuamos el cambio a tiempo y sin quedarnos atascados en plena pendiente!

Los automovilistas habituados a conducir entre montañas, dicen que no hay nada como disponer de un buen arranque. Y es verdad, porque en el mismo instante en que nosotros arrancamos en dirección ascendente, la gravedad comienza a actuar, y actúa rápidamente. Metro a metro la gravedad gasta nuestra cantidad de impulso mecánico hasta que en cierto momento éste desaparece. Entonces, para aumentar la potencia de nuestra máquina, debemos cambiar a una velocidad menor.

Los expertos dicen que el mayor error y en el que con más frecuencia se incurre en la ascensión de montañas, consiste en cambiar de velocidad a destiempo. Algunos conductores para no equivocarse sobre el momento oportuno para maniobrar han fijado ciertas normas, siendo la principal la que establece que el cambio de tercera a segunda velocidad debe efectuarse cuando la velocidad del coche desciende a 55 kilómetros por hora, aproximadamente.

Hay ocasiones en que nos es necesario detener el coche en una pendiente. Es importante saber pues, como hacer para reanudar la marcha. Dos métodos hay que emplean con preferencia los expertos:

Unos emplean el freno de pie para impedir que el coche retroceda, colocan el motor en primera velocidad y aceleran lentamente con el acelerador de mano, embragando y desfrenando al mismo tiempo; otros hacen exactamente lo mismo, sólo que emplean preferentemente el freno de mano y el acelerador de pie. Entre ambos métodos no existe mucha diferencia en cuanto a sus resultados.

No quedan ya muchos cerros o montañas que los coches modernos no se atrevan a remontar. Y como quiera que lo que sube debe bajar, es preciso que tratemos de darnos cuenta como actúa el impulso mecánico, que puede haber sido amigo nuestro al subir, pero que al descender puede despeñarse juntamente con nosotros si no vamos con cuidado.

Muchos automovilistas aconsejan se descendan las cuestas con el motor puesto en la misma velocidad en que han sido su-

bidas. En otras palabras, si la cuesta es tan empinada que debemos poner el motor en segunda o en primera velocidad para subirla, será conveniente que volvamos a colocar el motor en la misma velocidad para descenderla. De este modo el propio motor actúa como un freno de positiva eficacia, a la par que nos ahorra el desgaste de nuestros verdaderos frenos.

Conductores experimentados nos aconsejan que en ningún caso, desembraguemos el motor al bajar las cuestas. Si no adoptamos esta precaución, estaremos a merced del impulso mecánico, esa fuerza que, una vez en acción sin que nuestro motor la controle, nadie podría prever qué efectos produciría.

Al ver automovilistas acostumbrados a conducir en las montañas, nos podrá parecer que suben y bajan las colinas sin la menor preocupación. Pero si los observáramos bien, veríamos que todos toman siempre las precauciones que acabamos de detallar y que lo hacen con toda naturalidad, por la fuerza de la costumbre. Su regla de conducta es no pasar nunca otro coche mientras van cuesta arriba ni tampoco colocarse en la parte de la carretera contraria a nuestra dirección, a no ser que dominen con su vista el camino en una distancia bastante apreciable, como para estar completamente seguros de que no viene nadie en dirección opuesta.

(Continuará)



100 kilómetros por hora

Cien por hora. Velocidad que afortunadamente es tenida por muchos conductores como cifra fantástica, pero que por desgracia quedan otros muchos que tan pronto empuñan un volante, su voluntad actúa ciegamente dominados por el delirio de velocidad y que no logran contenerlo hasta que trasponen esta cifra fantástica, causa de tantos accidentes mortales del automovilismo contemporáneo,

Para un fanático de la velocidad, para los que creen llevar dentro de sí a un futuro as del volante, ir a 100 kilómetros, es hacer algo normal con un coche moderno, que no se estremece y que ni apenas sufre por tal velocidad; pero si ellos pensarán por un solo momento, de que cien por hora, equivale a recorrer unos 1666 metros en un minuto y casi 28 metros en un segundo, comprenderían que depositan demasiada confianza y responsabilidad en los frenos, en su pericia y sobre todo en sus nervios.

Muy pocos casos o motivos, justifican la conducción de un auto a velocidades extraordinarias. Ir a velocidad excesiva, es querer convertir el automóvil, de auxiliar de la vida moderna y del progreso, en un elemento destructor y por tanto, enemigo del hombre y su civilización.

Los que así conducen, manejan un arma que si tan sólo fuera instrumento suicida para el conductor, podría ser su uso hasta cierto punto admisible, pero el mayor número de víctimas de los accidentes, corresponde lógicamente a los demás ocupantes del auto o a peatones irresponsables en absoluto de tales catástrofes.

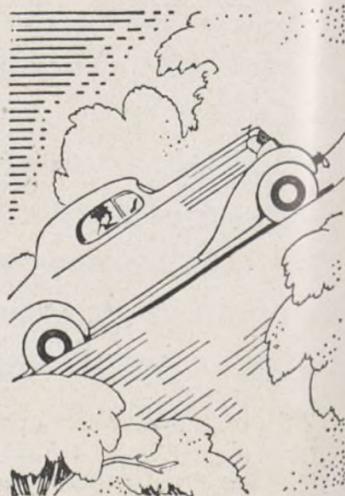
A los que han tomado las velocidades mínimas logradas por la aviación como adaptables al automovilismo ¿sería mucho pe-



MÉTODO DEL FRENO DE PIE



MÉTODO DEL FRENO DE MANO



dirles que durante un tiempo asistieran en hospitales y casas de socorro, a la macabra visión que forma el conjunto de víctimas que a diario causa la manía de la velocidad?

Posiblemente los ayes desgarradores de los infelices protagonistas de estos accidentes y las horripilantes desfiguraciones de su cuerpo, harían más efecto en su ánimo, que todos los consejos prodigados en favor de la mayor prudencia al conducir.

Organización del montaje

Una pregunta de uno de mis compañeros, sobre el estado de la marcha de nuestros proyectos de reforma de la fábrica, me inspiró este artículo, que aun careciendo de dotes periodísticas, yo creo que hay que procurar dar a conocer lo que se piensa hacer en el momento actual.

La fabricación de coches en gran serie, tal y como la pretendemos hacer nosotros, requiere una variedad de trabajos preliminares que deben estudiarse detenidamente, hay que hacer una serie de aparatos y de líneas supletorias, además de las de montaje general. Es necesario estudiar a fondo los medios para que todo lo que sea factor-hombre, dé el rendimiento máximo con el mínimo esfuerzo, cosa que la antigua dirección no tuvo nunca en cuenta. Esto se consigue sencillamente, haciendo una buena distribución interior de la fábrica y sin escatimar medios ni herramientas para el trabajo.

Actualmente, ya están bien adelantados los trabajos preliminares de las líneas de ajustaje y montaje de motores, las líneas de diferencial, juegos delanteros, etc. Hay que variar radicalmente el sistema de la sección de remaches y de diferenciales. Dicho en una palabra, casi todos los que actualmente estamos trabajando en el asunto, hemos pasado por todos los puntos de la línea y hemos podido comprobar personalmente todos los defectos del antiguo sistema y podemos, con perfecto conocimiento de causa, subsanarlos.

Hay un buen número de aparatos en estudio y tenemos el convencimiento de que haremos una buena labor, poniéndolos en práctica. También es de tener muy en cuenta, la colocación adecuada de los materiales y piezas de montaje en la línea, y tenerlo todo a mano, pues el ahorro de pasos del operario, además de serle ventajoso, su importancia se traduce en una economía de minutos que reunidos al final de la jornada, son horas.

Esto, que dicho de esta forma parece querer resucitar viejos sistemas e intereses de antaño, no se dice por el interés exclusivamente comercial, sino en el sentido de que se pueda producir más y mejor, en bien de la colectividad.

**Este número ha sido
visado por la censura**

Hay que poner mucha atención en la forma de los aparatos y maquinarias necesarios para el montaje de todas las piezas accesorias; estanterías prácticas para colocarlas y que estén bien al alcance de la mano, a fin de que sea fácil cogerlas y montarlas. Se debe estudiar (y ya se está haciendo) la instalación de una extensa red de carriles aéreos con grúas y ternaes, para el transporte rápido de los materiales pesados, desde el almacén a los distintos puntos de montaje y a las líneas.

Además, la sección de pintura hay que variarla totalmente; la pintura está en nuestra fábrica en una forma completamente anticuada. Y en cuanto al pintado del chasis que se efectuaba siempre, en la línea, entorpeciendo y ensuciando la producción y a los operarios, con el consiguiente perjuicio para la salud, hay que suprimirlos. Se deberá procurar que todo el material pintado vaya al montaje completamente seco, pues se pierde mucho tiempo repasando después, todos los desperfectos de pintura causados durante el montaje.

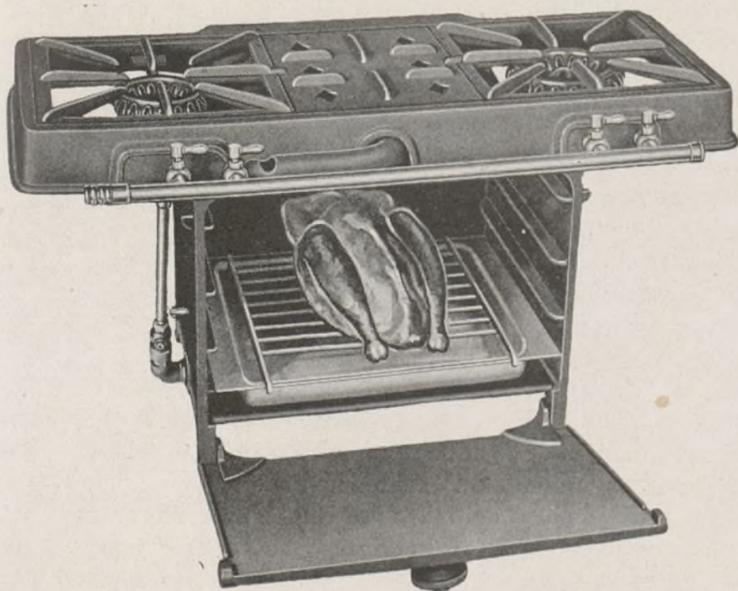
De manera que si hacemos un buen estudio de la nueva fábrica, y ello se hará, no escatimando facilidades ni herramientas, poniendo todos el máximo interés y esfuerzo, podremos convertir nuestra fábrica en un verdadero modelo de perfeccionamiento y limpieza, en lo que cabe, dada la naturaleza de nuestro trabajo. Así podremos ver con satisfacción y orgullo, el resultado de nuestra obra, el MARATON, símbolo de nuestra voluntad y trabajo colectivos.

JOSÉ VENTOSA

AUER, S.A.E.

CASA CENTRAL: AVENIDA 14 DE ABRIL, 359 A Y B
TELÉFONO 71921

BARCELONA



Fábrica de Aparatos
de Alumbrado - Man-
guitos para Incan-
descencia - Cocinas
AUER para Gas



**Fabricantes del DEPURADOR DE AIRE
para el camión Nacional MARATON**

Importancia de la Industria del Automóvil

No dudamos de que una gran parte de nuestros lectores tengan ya una idea global, aunque abstracta, de la enorme importancia o potencialidad de la industria automovilista mundial y de su influencia en la vida económica de los pueblos.

Es hora ya de eliminar definitivamente, uno de los conceptos equívocos acerca del uso del automóvil, tan arraigado entre nosotros. Nos referimos a que es aún creencia muy extendida en España, de que el automóvil es un artículo de lujo y que por lo tanto no es indispensable. El hecho de que hasta hace pocos años el auto, por su alto coste, era posible ser adquirido exclusivamente por las clases adineradas, ha contribuido en gran manera a formar este criterio erróneo y tan alejado de la verdadera función del auto como medio de comunicación y propulsor del progreso del hombre.

Si una infinidad de causas y efectos han constatado sobradamente lo imprescindible que es para la vida nacional, poder disponer de buenas carreteras y por ende de cantidad y calidad de vehículos motorizados, durante los tiempos de paz... ¿qué podrán decir ahora los de espíritu retrógrado en contra del automóvil?... ¿quién es capaz de dudar ahora, en la guerra que vivimos, de que el automóvil, camión, tractor, etc., son armas tan indispensables como lo sean los fusiles, tanques o cañones?

Se ha llegado a afirmar, que el indicador de la potencialidad económica de una nación, es el número relativo de habitantes que le corresponde a cada uno de los vehículos motorizados que tenga en circulación. En otras palabras, la proporción que exista entre la cantidad total de autos, camiones y similares y la población nacional.

No creemos que esta base de cálculo sea siempre fiel reflejo de la realidad económica, pues posiblemente en muchos casos, factores peculiares de cada territorio podrán influenciar en la vida nacional. Pero las estadísticas nos confirman en gran mayoría de casos, la veracidad de tal indicador.

Los órganos de información acerca de estadísticas que hemos consultado (*) para este trabajo, nos dicen:

NACIÓN	Total de vehículos (**)	Habitantes por cada vehículo
Estados Unidos de A.	24.955.405	4,9
Islas Hawai (E. U. A.)	49.147	8
Canadá (Inglaterra)	1.119.276	9
Nueva Zelandia »	174.627	9
Australia »	595.351	11
Mónaco	1.607	14
Alaska (E. U. A.)	2.919	20
Francia	1.914.561	22
Inglaterra	1.606.734	25
Dinamarca	126.882	28
Luxemburgo	10.401	29
Escocia (Inglaterra)	147.885	55
País de Gales »	76.652	54
Antillas Holandesas	2.547	54
Norte de Irlanda	34.511	57
Sud Africa Inglesa	200.774	41
Suecia	149.800	41
Suiza	87.920	46
Uruguay	42.655	47
Noruega	58.462	48

(*) Las cifras y estadísticas, han sido tomadas de la edición anual correspondiente al año 1934 y publicada en 1935 por «Automobile Manufacturers Association, Inc» de New York.

(**) Estas cifras, incluyen autos, autobuses y camiones.

Estas 20 naciones o territorios, son solamente los que tienen más vehículos motorizados hasta 50 habitantes por vehículo y que tengan más de 1.000 unidades en circulación. Siguiendo esta lista llegamos a las cifras correspondientes a España, con 177.107 vehículos y 135 habitantes, y Canarias con 7.645 unidades y 74 habitantes, hasta llegar a las dos últimas que son: Etiopía con 385 unidades y 14.360 habitantes y China con 48.762 unidades y 9.737 habitantes.

No cabe duda alguna de que de los 20 territorios que aquí figuran, muy pocos de ellos no disfruten de una posición económica desahogada, aunque desde luego, en proporción con su extensión, población o importancia política.

Analícemos ahora otro aspecto de la industria del automóvil: la gran variedad de materias primas que se utilizan en la manufactura de autos, camiones, autobuses, tractores, etc., enumeradas someramente son: acero, hierro, goma, cristal, madera, pieles, cueros, aluminio, cobre, plomo, estaño, zinc, níquel, tejidos, pinturas, barniz, aceites, gasolina y otros muchos más y sus derivados. En consecuencia, es también grande la variedad de industrias auxiliares que intervienen en su producción.

Sólo a título de punto de comparación, veamos el porcentaje de consumo en relación a la producción total nacional (E. U. de A.) de algunas de las materias primas citadas, por la industria automovilista norteamericana.

Gasolina	89 %
Goma	75 %
Vidrio cristalino	70 %
Aceites lubricantes	59 %
Hierro maleable	57 %
Telas de pelo de camello	40 %
Pieles para tapicería	40 %
Plomo	39 %
Níquel	30 %
Acero	21 %

La industria automovilista de E. U. A. ocupa el primer lugar, entre todos los consumidores nacionales, de todas las materias primas aquí detalladas por su porcentaje de consumo. Si bien es verdad que algunos de estos porcentajes no parecen a primera vista, ser de tanta importancia, dada la potencialidad de la industria en cuestión (aproximadamente el 70% de la producción mundial) hay que tener en cuenta también que dentro de la industria norteamericana en general, existen otros muchos consumidores en gran escala de estas materias.

Si se considera de que España es un mercado adquisitivo de autos y sus derivados, en proporción ascendente desde el año 1932 y que está muy lejos de la saturación, pues nuestro promedio de 135 habitantes por unidad circulante comparado con el de E. U. de A. (4,9) así lo demuestra, llegamos a la conclusión de que el campo de acción y posibilidades lógicas de desarrollo de nuestra industria, son muy halagadoras y factibles. No creemos exagerado pensar que en un futuro no muy lejano, pueda España figurar entre las naciones en las que el uso del automóvil está tan extendido como el del periódico, la radio, teléfono, etc., en fin, que sea un hábito o costumbre nacional bien arraigada.

MOTORES

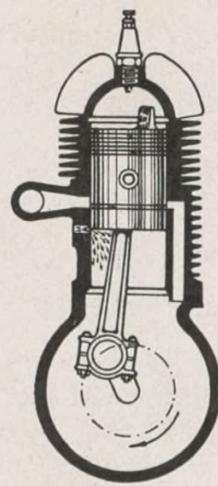


Fig. 5.

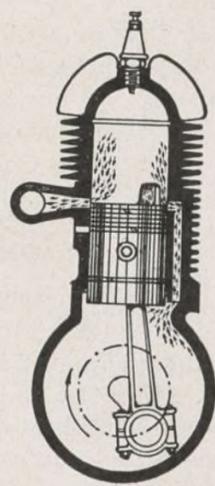


Fig. 6.

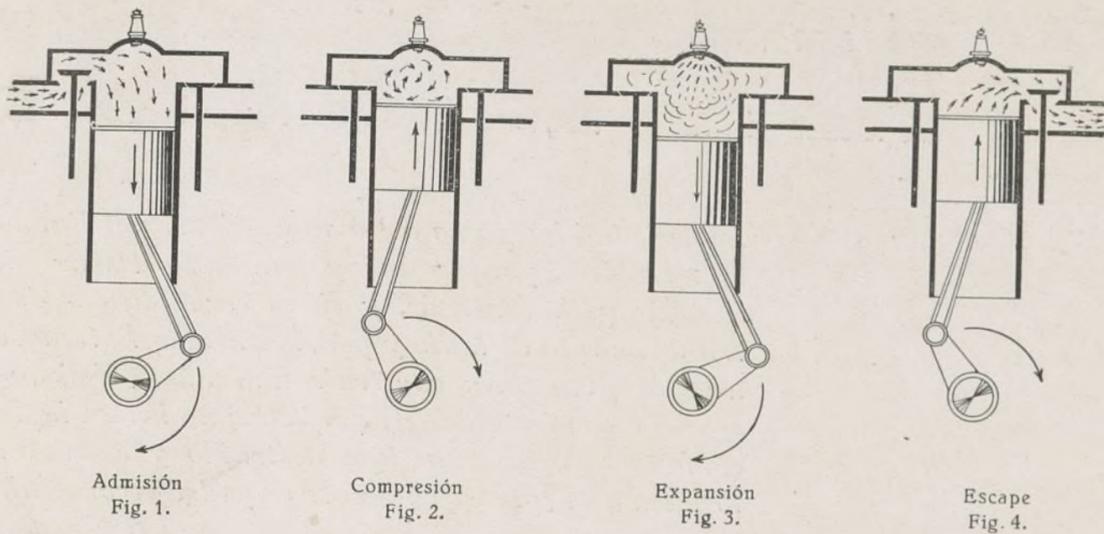
En el número anterior hablábamos de la evolución de la mezcla gasolina y aire durante el ciclo de explosión de cuatro tiempos y observábamos las variaciones de presión, volumen y temperatura. Mirándolo ahora mecánicamente como lo efectúa el motor explicaremos los cuatro tiempos en la siguiente forma:

1.-Admisión: Partiendo del instante en que el (émbolo) pistón está en la parte alta del cilindro y se abre la válvula de admisión que pone en comunicación el cilindro con el carburador y claro está que al girar el cigüeñal, desciende el pistón provocando una succión a través del tubo de admisión y entrenando hacia el cilindro la mezcla debidamente dosificada y gasificada que suministra el carburador. (Fig. 1).

2.-Compresión: Empieza ésta después que el cigüeñal ha rebasado el punto muerto inferior a partir de cuya posición se ha cerrado la válvula de admisión. El émbolo en su carrera ascendente disminuye el volumen de la cilindrada en una relación de alrededor de 6 a 7 y naturalmente elevándose la presión de la mezcla contenida. (Fig. 2).

3.-Expansión (carrera de trabajo útil): Llegado ya el pistón en su punto superior la mezcla está comprimida y a una temperatura elevada, condiciones éstas óptimas para estallar al saltar la chispa entre los electrodos de la bujía y al ocurrir esto se eleva instantáneamente la temperatura de la masa gaseosa y en consecuencia la presión, presión que actúa sobre todas las paredes de la cámara de combustión y por consiguiente sobre la cara superior del pistón que lo transmite por la biela al cigüeñal obligándolo a girar. (Fig. 3).

4.-Escape: Cuando el cigüeñal llega al punto muerto inferior se abre la válvula de escape la cual deja en comunicación el cilindro por el tubo de escape con la atmósfera, a donde expulsa los gases quemados el pistón en su carrera ascendente, y llegado este a su punto superior está dispuesto para repetir el ciclo. (Fig. 4). Como se ve, de las cuatro carreras o tiempos sólo la 5.^a o sea la expansión nos cede un trabajo útil, las tres restantes o de admisión, compresión y escape no solamente no ceden trabajo sino que absorben.



De manera que el motor de explosión de cuatro tiempos consta esencialmente de un cilindro o bloque de cilindros por el interior de los cuales se desplaza el correspondiente pistón ligado al cigüeñal o eje principal por una barra de conexión llamada biela. Cada cilindro está provisto de dos válvulas, una que al abrirse deja en comunicación el interior del cilindro con el carburador y se llama de admisión, y otra que comunica al tubo de escape. Estas válvulas están actuadas por un eje provisto de unas excéntricas o levas debidamente dispuestas. El eje de levas gira exactamente a la mitad de revoluciones que el cigüeñal, ya que el período son dos vueltas de cigüeñal.

Y aparte desde luego los sistemas de alimentación, encendido, engrase, refrigeración, etc.

El motor de cuatro tiempos ha llegado a un grado de perfeccionamiento que se hace muy difícil mejorarlo pues comparando diseños de diferentes marcas no se aprecian variaciones sensibles que pudieran influir en el funcionamiento. Parece esto indicar que un mejoramiento sensible no es de esperar a no ser que sea fruto de una concepción completamente distinta del diseño, por ejemplo, a base del motor rotativo que significaría la supresión de masas sujetas a movimientos alternativos como pistones, bielas y efectivamente parece que actualmente empiezan a surgir algunos ensayos encaminados a este fin como puede observarse en recientes revistas americanas.

CICLO DE EXPLOSIÓN A DOS TIEMPOS

Desde el punto de vista termodinámico el ciclo de dos tiempos es exactamente igual al de cuatro antes analizado. La diferencia estriba que en vez de efectuarlo en cuatro carreras de émbolo, lo hace en dos o sea en una vuelta del cigüeñal. El proceso es el mismo que el de aquel pero comprimido.

Funcionamiento.—Fijándonos en la Fig. 5 veremos que al mismo tiempo que obtenemos el final de la compresión, se efectúa la entrada al cárter de mezcla procedente del carburador, la cual es comprimida durante la expansión.

En la Fig. 6, vemos el final de la expansión seguida de escape por la lumbrera de la izquierda e inmediatamente queda acceso al cárter por la lumbrera practicada a la derecha por donde entra la mezcla anterior-

mente comprimida al cárter. Esta al entrar es dirigida por el deflector a la parte superior del cilindro y empujando los gases

quemados allí estacionados efectuando el barrido.

El motor a dos tiempos carece de distribución, eje de levas y válvulas de admisión y escape, por lo tanto su construcción queda notablemente simplificada y su aplicación para motores de poca potencia lo mismo fijos que para ligeros vehículos aparece muy adecuada, pues si bien tiene un rendimiento volumétrico inferior al de cuatro tiempos debido a que difícilmente se logra un barrido perfecto, a menos de exponerse a que salga por la lumbrera de escape gases frescos recién entrados al cilindro para su combustión, en cambio posee mejor rendimiento orgánico debido a la supresión de órganos que de existir originan pérdida de potencia por rozamiento, y otra circunstancia es la disminución de peso a igualdad de potencia y por lo mismo mucho más económico de fabricación.—L. G.

FABRICACIÓN NACIONAL

En el último número de «Horizontes» hicimos constar que, dentro de breves días, tendríamos totalmente construídos los modelos de madera para la fundición de los de aluminio del bloque de cilindros.

En esta fecha ya tenemos en nuestro poder los modelos de aluminio y lo de-

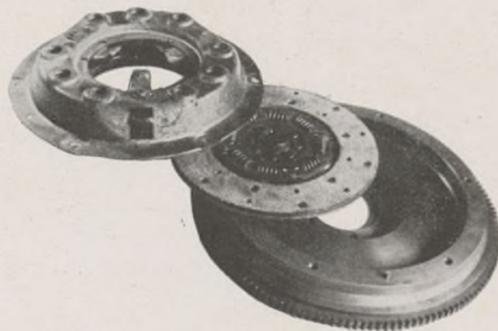
que, en los momentos actuales, es el organismo central donde se concentran todas las actividades de una buena parte de los talleres de Cataluña.

El proceso que se sigue para la fabricación de una pieza determinada, es sumamente laborioso, puesto que al estar la mayoría de las piezas construídas en distintos talleres, de no existir una buena organización, al proyectar las piezas, indicando medidas y tolerancias estrictas, al acoplar por exceso o unas a otras, encontraríamos errores, bien por defecto, que si en otras máquinas es tolerable, es para los motores del automóvil de capital importancia.

Al proyectar una pieza:

A) Se dibuja a tamaño natural con vistas y secciones convenientes para su fácil interpretación. Si la pieza en cuestión ha de sufrir variaciones ulteriores, se hacen de acuerdo con las posibilidades y con las otras piezas a las que ha de ser montada o acoplada. En todos los casos, se hacen

(Continúa en la página 20)



Volante del motor, corona de puesta en marcha y conjunto de embrague totalmente construídos por las fábricas colaboradoras.

muestran las fotografías adjuntas. Estos modelos han sido fundidos por la casa «Fundición y Construcciones Grau».

Actualmente «Fundiciones Escorsa» está procediendo al estudio del moldeado del bloque, junto con la construcción de cajas especiales para fundir la serie, de manera, que es de esperar, en fecha muy próxima, podremos someter a prueba alguno de los bloques fundidos, para comprobar la resistencia mecánica y la dureza del material en los cilindros.

Creemos oportuno dar a conocer la organización interior de la Sección Técnica,

Modelos de aluminio y algunas cajas de noyos del bloque de cilindros para la fundición en gran serie. Estos modelos han sido proyectados por «Desumbilla» y construídos por «Fundición y Construcciones Grau».





¡MADRID!

La sociedad burguesa a los anarquistas nos llamaba terroristas porque decían teníamos el lema de destruir para construir, y sí, es cierto, hemos destruido cuanto de malo y podrido hemos hallado a nuestro paso para construir una nueva sociedad sobre bases más sólidas y perfectas; no hemos hecho como esos asesinos que han destruido y destruyen lo bueno, lo que difícilmente se podrá reconstruir.

HERREROS

Tema de interés y crudo contraste queremos desarrollar al hablar de Madrid, de aquella gran ciudad, emporio maravilloso de encanto y belleza que era ayer, y del Madrid heróico de hoy, que ha sabido despertar la admiración del mundo entero desvaneciendo la leyenda que le calificaba de pueblo alegre, ligero y despreocupado al mostrar que sabe como el mejor, borrar su risa y leyenda gritando con enronquecida voz ¡Guerra!! grito agreste, extraña vibración, gesto altivo y orgulloso de hombres dispuestos a pagar su libertad al precio de su vida, que no zafan su pecho a la muerte y avanzan a ella sin temerla, pues sólo la muerte es temida por quienes no se sienten defensores de nobles ideales, indispensables aliados para merecer la victoria que sólo alcanza el que sabe renunciar a la vida.

Nuevas glorias colman hoy las glorias de Madrid, de aquel pueblo que ama y no olvida quien tuvo la fortuna de verlo una sola vez, gran capital y ciudad moderna que ha sabido saltar agilmente las etapas de desarrollo y atildamiento urbano, sin perder en los barrios antiguos su sabor añejo, es en conjunto su fisonomía, todo lo sonriente y amable que pueda imaginarse. Las gentes saben pasear y gozar de la calle, son aficionados a fiestas y verbenas, barroco bajo relieve impregnado de amorfos y tragedia, esencia viva de la vida madrileña bajo un cielo claro y maravilloso.

Barrios bajos de la vieja ciudad, con su característica desigualdad en la agrupación de casas y pintorescos tejados, calles empinadas y semi-oscuras, rotas a trechos por mortecina luz de típicos faroles, salpicadas de sombras y arrullos de ceñidas parejas, inevitable fondo de toda postal madrileña.

Pueblo de glorioso abolengo acusado en las crónicas e historias como nacido en el siglo X, sobre viejas ruinas del pueblo árabe Majerit, comienza su verdadero engrandecimiento en el siglo XVI. La plaza Mayor, Casas Consistoriales, Puente de Segovia y otras construcciones, son monumentales testimonios de su antigua grandeza; más adelante fué enriquecida la gloriosa Villa por otras construcciones y recuerdos que culminan, como reflejo de la vida española, en la gloriosa jornada del 2 de Mayo de 1808, fecha en la que da principio la guerra de la Independencia.

Estampas de todas las provincias españolas corregidas por un aspecto especial arquitectónico, cuya modalidad bien puede llamarse estilo madrileñista se repite en sus calles recogidas, plazuelas íntimas y rincones amables con afortunados maridajes de antiguos caserones que hablan en poético lenguaje de los recuerdos de Madrid. En la ciudad moderna se alzan con gallardía vestigios del viejo Madrid, la Puerta de Alcalá, alcanzada por el crecimiento urbano, forma con la calle del mismo nombre y adyacente Gran Vía, arterias cosmopolitas rebosantes a todas horas de febril actividad en las que se concentra la vida de negocios y espectáculos, bello conjunto sobre el que se yerguen las añosas frondas del Retiro, cuyo recinto se halla decorado por jardines, estanques, monumentos y espléndidos parques. Los antiguos paseos del Prado y Recoletos, unidos a la Castellana, adornados con espléndido arbolado,

fuentes dieciochescas de apurada gracia, y suntuoso trazo, forman amplias avenidas rivales de las mejores de Europa.

En rápida enumeración daremos a conocer sus principales monumentos a partir del Palacio Nacional situado frente a la espaciosa plaza de Oriente y levantado sobre las ruinas del viejo Alcázar destruido por incendio, es de estilo neoclásico renacentista apenas influenciado por el churriguera de la época, posee en sus interiores famosos salones e inestimables riquezas sobradamente conocidos. El Ayuntamiento, construcción del siglo XVII frente al que se alza la casa de Cisneros de portada platerisca siglo XVI, dan en su conjunto fuerte carácter de época a la plaza de la Villa. El Hospicio hoy Museo Municipal, con su ostentosa portada de puro gusto churrigueresco, fuente de inspiración para el trazo y ornamento de otras construcciones madrileñas, Ministerio de Hacienda, Palacio de Buenavista, hoy Ministerio de la Guerra, Escuela de Bellas Artes, Museo del Prado, edificio suntuoso y bellísima pinacoteca plébrica de fabulosas riquezas, en cuyos vastos salones se congregan frente a las maravillosas creaciones de los genios de la pintura, Velázquez, Goya, El Greco, y tantos otros más, cientos de millares de artistas y profanos, llegados casi en peregrinación de lejanos y dispares países.

La creciente importancia de la Villa de Madrid, ha motivado se enriquezca con nuevas edificaciones de carácter moderno, entre ellas, las más destacadas, el Congreso de los Diputados, Banco de España, Palacio de Comunicaciones, Palacio de la Biblioteca Nacional y otros muchos.

No terminaremos nuestra rápida descripción sin dedicar un recuerdo al Monte del Pardo, joya de excepcional encanto y fácil acceso por el Paseo de la Florida, cubierto en casi toda su extensión de encinas en un conjunto armónico que traen paz y encanto del campo castellano a las puertas mismas de la ciudad.

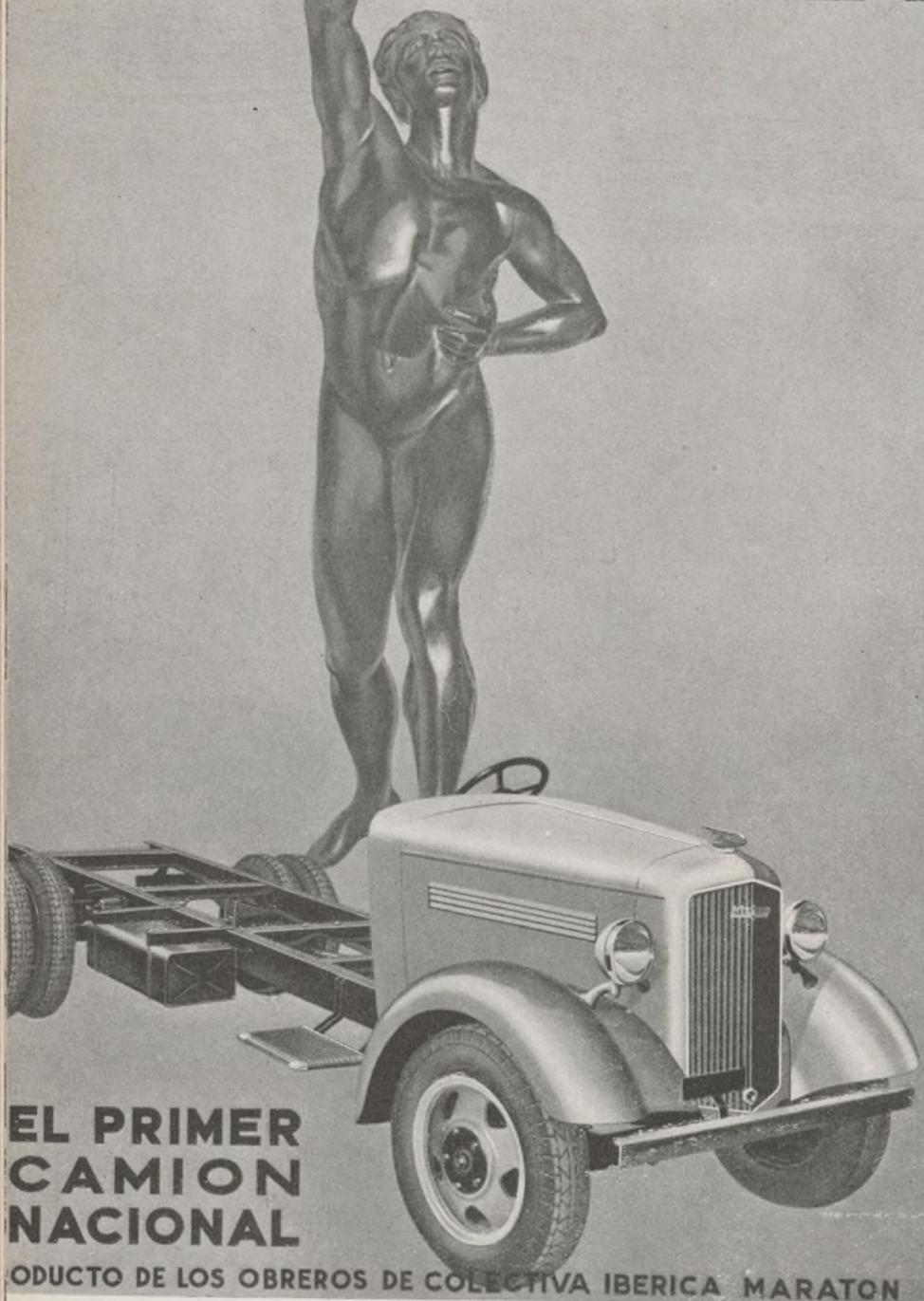
Así era Madrid cuando mis ojos por última vez lo vieron en cercana fecha. Mutación rápida, visión de horror, espantables escenas dantescas se desarrollan en sus calles y plazas, incesantemente llegan hasta nosotros el eco de su lenta e implacable destrucción, documentos gráficos de escalofriante realidad nos hablan de ruinas, de bellezas destruidas, de enormes montones de escombros donde hubo graciosas y esbeltas construcciones, hondo dolor, incomparable dolor físico, sensación de desgarrar de nuestra propia carne nos produce contemplar casas, jardines, paseos, monumentos y palacios abatidos incesantemente en irreparable ruina, barrios enteros aniquilados por la metralla lanzada por seres insensibles al crimen que realizan, indiferentes ante el sufrimiento de millares de seres queridos, criaturas inocentes incapaces de comprender, incapaces de sentir odios en sus almitas, se aferran entre sollozos a las faldas medio sepultadas de una mamá que ya no atiende a su llanto, delicados cuerpecillos de graciosas adolescentes madrileñas destrozados, mujeres inmóviles, silenciosas, de pupilas enloquecidas, en actitud desolada y desesperación infinita, indiferentes a lo que les rodea estrechan en sus regazos maternales despojos infantiles tronchados por la muerte, pero ¿a qué seguir atormentándoos y atormentándome con esta dolorosa narración que pone hielo en el alma y crispa labios y puños? Levantemos nuestro espíritu, prestemos atención a la majestuosa grandeza de sus guerreros de inconcebible temple, de finísimo acero forjado en el más puro entusiasmo popular; así son todos los defensores de Madrid, recios pechos nobles y valerosos en apretadas filas cerrarán su torpe paso. Gloriosas centurias madrileñas, hombres que en sublime gesto ahogan su propio dolor para fijar su mirada limpia de llanto en el enemigo común que acecha y es necesario vencer. Nadie entre vosotros piensa dar un sólo paso atrás, dispuestos a morir, firmes en sus puestos caen algunos inundados de gloria; siempre hay hombres para ocupar los puestos que los héroes ceden a los héroes, grandeza sin precedente en la historia, cuyo honor y dolor una vez más ha correspondido al pueblo de la Villa de Madrid. A sus hombres envío mi saludo puesta mi vida en él, ante sus cenizas magníficas reliquias de un luminoso mañana que ha comenzado a alborear, deposito todo el dolor de mi alma torturada.

AURSAIZ

Ayuntamiento de Madrid



MARATON



EL PRIMER CAMION NACIONAL

ODUCTO DE LOS OBREROS DE COLECTIVA IBERICA MARATON

Ciudadanos de toda España: A todos los antifascistas, a todos los que creen que los derechos del proletariado deben ser vindicados y reconocidos, y a todos los que se encuentran en la masa neutra.

A todos vosotros tengo que dirigirme en un sentido constructivo, para demostrar que el proletariado sabe organizar su vida y encauzarla por rutas firmes y seguras.

La guerra provocada por los fascistas, dejó la Industria, el Comercio y la Agricultura en un estado de confusión y de inactividad lamentables, pero esto fué momentáneo, porque los que tenían sentido de responsabilidad, los que supieron reponerse a lo inopinado de la agresión fascista supieron unirse contra la avalancha destructora que la lucha contra el fascio podía hacer repercutir contra nuestra organización y así en el fragor de una guerra y una revolución se improvisaron máquinas, armas y todos los medios eficaces para aplastar a quienes querían imponer un régimen vergonzoso, un régimen de tiranía, despotismo y opresión «La Dictadura». Bastante hemos conocido la hiel dictatorial que imperó en España, pero esta vez hubiera sido mucho peor, mucho más cruel y sanguinaria. A los que ambicionaban regir los destinos de España, les interesaba demasiado suprimir a muchos que eran un estorbo a sus planes, porque se rebelaban y decían demasiadas verdades...

Pero volvamos al guión formado para esta alocución que es el de demostrar con ejemplos, que la organización obrera ha sabido poner una barrera inexpugnable a la insaciable ambición fascista, destruyendo y construyendo.

Un product

Ha sabido destruir lo malo, lo carcomido, lo indeseable de la sociedad capitalista y ha sabido construir lo necesario para empezar a demostrar al mundo que puede y sabe tener vida propia, que puede organizarse y emanciparse sin necesidad de la enojosa y complicada burocracia que regía la sociedad burguesa.

He dicho antes que era necesario demostrar con ejemplos las actividades obreras en la retaguardia y lo voy a demostrar con uno que no ofrece lugar a dudas, éste deberá llamarse «Un producto de la revolución» porque sin la revolución esta obra no se hubiera llegado a realizar jamás.

Ha cabido la gloria de esta producción nacional revolucionaria a un grupo de ex-obreros de General Motors, esforzados artífices forjadores de Maraton, nombre simbólico, recuerdo de tenacidad, resistencia y prodigiosa elasticidad puesta a prueba por la voluntad férrea y gesto heroico de un patriota de la antigua Grecia, que de nuevo cristaliza ahora con idénticas características, en el camión nacional.

Estos obreros, rompiendo los viejos y caducos moldes de la organización capitalista, con legítimas ansias de libertad e independencia, se constituyen en «Colectiva Ibérica Maraton», punto de partida hacia nuevos horizontes en los que la justicia brilla con su luz inextinguible.

General Motors Peninsular, S. A., como tantas otras industrias en España, quedó abandonada por sus directores, al estallar el movimiento del 19 de julio. Un grupo de hombres unidos de auténtico fervor revolucionario, dándose inmediata cuenta de la situación creada, haciéndose cargo del importante papel que en aquellos momentos estaba reservado a nuestra producción, con certera visión y firme mano, la reorganizan rápidamente, recupera la fábrica su ritmo, suena de nuevo enérgico el repiqueo del martillo y nuestras naves y talleres adquieren febril actividad de colmena. Infatigablemente se montan camiones que acuden donde quiera que las necesidades de guerra los reclama, despreciando los riesgos o peligros que pudieran presentarse en el cumplimiento de su cometido. Así vemos nuestras unidades en incesante ir y venir, transportando víveres, hombres y material de guerra, cumpliendo en fin una inapreciable misión en la cruenta lucha antifascista. Sin embargo, nuestros hombres no están satisfechos, su entusiasmo les arrastra a realizar empresas más audaces, ambicionan para la nueva sociedad, mejores timbres de gloria y emprenden valientemente la construcción del camión nacional, árido y duro es el camino trazado, en lucha a cada paso con toda clase de obstáculos y dificultades que es preciso vencer en el mismo punto en el que se presenten para seguir adelante, donde otras dificultades nos esperan. *Dificultades:* ésta es la característica de la obra constructiva del camión nacional siendo así la realidad, nada más lógico que os hable de ellas en primer término, para que conociéndolas vosotros, os deis cuenta del valor representativo o simbólico que acompaña al extraordinario acierto técnico y mecánico de nuestro MARATON.

Fundamentalmente, todas nuestras dificultades tienen su origen en la falta casi absoluta de industrias auxiliares del automóvil en España. En efecto, si examinamos en este aspecto la organización de los países productores de automóviles, principalmente los E.E.U.U., observaremos que cuenta con gran número de importantísimas industrias especializadas en la fabricación de determinadas piezas o conjunto de

acto de la Revolución

Conferencia radiada desde la emisora «E. C. N. 1. - Radio CNT-FAI» retransmitida por las emisoras catalanas; por nuestro compañero Herreros, Delegado de Propaganda, el día 22 de Enero a las 7 de la tarde.

ellas y que en realidad son quienes verdaderamente realizan o construyen por separado los motores proyectados por los técnicos de las distintas marcas. De estas factorías adquieren y acoplan a su proyecto, embragues, carburadores, bombas de aceite y gasolina, pistones, válvulas, ejes de pistón, segmentos de pistón, cojinetes de todas clases, distribuidores, dinamos, motores de arranque, bujías, etc., reservándose los fabricantes de automóviles, la misión de construir algunas piezas, el montaje de unidades y la organización de sus sistemas y campañas de ventas y propaganda.

Salvo alguna excepción, nosotros hemos tenido que comenzar nuestros trabajos creando estas industrias, orientándolas en este orden de fabricación, efectuando para ello una previa información en todas las industrias metalúrgicas de Cataluña con el principal objeto de conocer la maquinaria con la que cuenta cada una de ellas, obteniendo así una relación perfectamente detallada y comprobada. A continuación se hizo una selección de aquellas que disponían de los elementos de trabajo más adecuados para cada una de las fabricaciones especiales, estableciendo con ellas un contacto directo que nos ha permitido obtener brillantes resultados y probados éxitos. Así ocurrió, por ejemplo, con la casa Arturo Parellada, dedicada a tornillería y pequeña mecánica, que cuenta en sus talleres con tornos de precisión, prensas, taladros, y en una palabra, con todos los elementos necesarios para la fabricación de carburadores; gracias a nuestra aproximación, haciéndonos cargo de sus posibilidades, logramos con la inapreciable colaboración de un técnico especialista, poner en marcha con la mejor fortuna la producción de nuestros primeros carburadores. En otros casos nuestro trabajo se simplifica aliviándonos en gran manera. «Auto-Electricidad», es uno de ellos; toda la vida han tenido representación del servicio eléctrico de marcas americanas. Aquellos compañeros son conocedores a fondo de estas cuestiones y como es natural, se ocupan de la fabricación de nuestro motor de arranque, dinamo, distribuidor y bomba de gasolina, sin que nos preocupe en lo más mínimo la organización de su trabajo, pues conocida su experiencia y la adecuada instalación de maquinaria que poseen, tenemos la más absoluta seguridad del éxito.

La obtención de aceros especiales, es asunto sumamente delicado y grave obstáculo no siempre superado por cuantos han intentado la fabricación de automóviles en España, debido única y exclusivamente al costo elevadísimo de pequeñas coladas de estas aleaciones, y a la difícil uniformidad en su obtención, lo que prácticamente ha impedido su utilización. Nosotros no hemos encontrado gran dificultad gracias a la importancia de nuestra producción que nos permite ir francamente a esta fabricación de aceros con una particularidad a nuestro favor en relación a la fabricación americana. Consiste ésta en que por razón de la enorme importancia de la producción en los E.E.U.U., muchas veces para ahorrar unos céntimos en un material cualquiera, que tratándose de muchos miles de toneladas empleadas, les representa una economía considerable, utilizan algún material de clase más inferior. Fácilmente comprenderéis que este no es nuestro caso; nuestra producción es de suficiente importancia para permitirnos la fabricación de cualquier tipo de acero a un costo razonable y por otro lado es suficientemente modesta para no hallar compensación económica en el empleo de materiales de escasa calidad, lo que fácilmente os explica

la razón por la que muchos de nuestros productos ya fabricados superan en calidad a los similares extranjeros.

No podríamos detenernos a examinar uno a uno, todos los casos en los que tropezamos con dificultades de fabricación o de otra índole, necesitaríamos disponer de más tiempo y os fatigaríamos inútilmente; creemos que después de lo expuesto en términos generales, tendréis una idea precisa de estas dificultades y sus causas determinantes, con lo que dejamos conseguido nuestro objeto y pasaremos por lo tanto a ocuparnos de la fabricación propiamente dicha. Tornemos la vista atrás y recorramos con ella el proceso de formación de esta magna obra, nacida en forma de borroso proyecto que al calor y entusiasmo de nuestro Comité, adquirió cuerpo. La idea es detenidamente examinada en sus primeros planos con resultados favorables al proyecto, comienzan entonces a dibujarse perfiles, abocetándose en forma vigorosa el conjunto y como final de estos prolegómenos, comienzan los trabajos de ejecución con la elección de fabricación de «tipo». Sobre este particular, comprenderéis que triunfó la idea de un camión «popular» de características adaptables a las condiciones geográficas del territorio sobre el que han de rodar, gracioso de línea, veloz en la marcha, gran reprise, y 3 toneladas de carga útil, condiciones plenamente logradas en nuestros chasis cuya descripción de características haremos someramente. En ellas apreciaréis se ha cuidado con el mayor esmero todos sus detalles, de acuerdo con los últimos adelantos y perfecciones que la ingeniería ha introducido en los vehículos modernos.

El motor, monobloque de 6 cilindros y válvulas laterales con 3 puntos de apoyo sobre goma, cilindrada de 3500 cm³; cigüeñal aleación de acero especial suspendido por cuatro cojinetes de amplia sección, con amortiguador de vibración y equilibrado por contrapesos forjados en el mismo. Los pistones son de una aleación de aluminio, térmicamente tratados cuenta con 2 segmentos de compresión y otros dos de engrase, bielas de acero forjado perforadas longitudinalmente para favorecer la lubricación del bulón del pistón. Distribuidor por cadena silenciosa, válvulas de una sola pieza de acero cromoníquel las de admisión, y acero cromosilicio las de escape. Carburador tipo descendente, la bomba de gasolina tipo «Auto-Electricidad», bomba de agua centrífuga, la lubricación se realiza por presión. Embrague de un solo disco rígido seco, caja de velocidades de cuatro hacia adelante y una hacia atrás, piñones de gran diámetro y acero especial. Frenos hidráulicos de expansión interna a las 4 ruedas. Dirección tipo semi-reversible. Piñón de ataque con 6 dientes y corona con 38 dientes, unos y otros helicoidales. El puente trasero enteramente flotante y los cojinetes de rueda son de rodillos. Los largueros del bastidor son de acero estampado en U y 5 travesaños. Por último las ballestas semielípticas son de mangano-silicio.

Todas las piezas integrantes del camión, cuyas características os acabo de exponer, están actualmente en pleno período de fabricación. El proceso seguido por nosotros para llegar a este fin, es sumamente sencillo. Hemos entregado a cada una de las diferentes fábricas seleccionadas para cada trabajo, los dibujos y especificaciones del material que debe emplearse; hemos construido calibres para cada pieza. Una vez en nuestro poder las primeras muestras y hecha la correspondiente comprobación y análisis las montamos en los camiones

(Continúa en la página 21)

Los trabajadores de la C. I. M. piensan y escriben

Los campesinos en los momentos presentes

Cuando estalló el movimiento, las cosechas de todos los frutos eran ya caídas por tocar a su fin el tiempo invertido en la tierra, y por el sol calcinante del mes de Junio que todo lo seca. Aunque con las inclemencias del estío se procedió a la recolección de todos los cereales, con normalidad absoluta, en las zonas en las que los facciosos no llegaron a dominar, y en las que íbamos conquistando. En éstas se procedió por las organizaciones a dar consignas para empezar a la recogida de estos cereales, que los fascistas no habían hecho a fin de que estos fueran destruidos para sumir al campesino en la más espantosa miseria y hacerle más esclavo todavía, y con la pretensión absurda de seguir ellos siendo dueños de vidas y haciendas.

Pero cambiados ya los pueblos liberados del yugo tiránico del fascismo criminal, se procedió a la sementera, con algún retraso por estar los pueblos entretenidos en discutir los diferentes problemas que les planteaba el nuevo sistema de colectividad o Cooperativa de trabajo o como quieran llamarle, pero el caso es que el fenómeno producido por y a través del movimiento en que creamos una nueva economía estructurándola, hay que cambiar y pensar que el agro español está necesitado de otros moldes y otros útiles para el trabajo, que hay que fomentar la ganadería por la sencilla razón de que el suelo patrio es montañoso casi todo él, pero sumamente rico en pastos. Fomentar, o mejor dicho, dedicar otras partes del terreno a pastos por no producir suficiente rendimiento el intenso trabajo que la agricultura requiere, que es donde han ido dejando los obreros su salud y el sudor. Otro de los factores, es el de la repoblación forestal de la cual, nadie se había ocupado hasta ahora, punto álgido de nuestra riqueza, todos los terrenos de baldíos, toscarizos y de colinas inaprovechables, inmediatamente, se debe tomar como consigna en los Sindicatos el proceder a esta tarea, siendo recomendados especialmente los meses de Enero y Febrero. Sin olvidar que también hay que barbechar los terrenos para sembrar el año que viene, base de las consignas de la nueva estructuración.

Cuestión capitalísima es la avicultura; con estímulo de buenas razas de gallinas, conejos, ganados, etc., seleccionándolo por el esfuerzo, hasta adquirir buenas razas. La riqueza de los cooperativistas de las granjas, está en la constancia y la laboriosidad de su trabajo.

La Agricultura en todas sus fases, requiere un esmero y cuidado como la de un niño, hay que ir trabajando en sus épocas adecuadas, alimentar con las materias que le falten; sobre todo constancia.

Para la labor que necesariamente hay que emprender, también hacen falta las escuelas técnicas de trabajo agrícola a fin de sacar al obrero del campo del marasmo en que vivía, sojuzgado y esclavizado por el capitalismo sin entrañas que al provocar esta lucha fratricida por exceso de avaricia, los ha situado en el abismo de perderlo todo.

Por eso, campesino, el despertar de este sueño, hazlo para cambiar tu esclavitud en una vida feliz, con tus terrenos libres y tus modernos aperos de labranza. Hazte también merecedor de la victoria que hemos alcanzado.

EZEQUIEL NAVARRO

Sariñena 15 de Diciembre de 1936

Paso a la mujer

El trabajo debe ser para todos igual. La mujer tiene el mismo derecho y las mismas necesidades que el hombre. Justo es que comparta el trabajo con él, por rudo que sea, siempre y cuando no perjudique a su organismo.

Vemos como sabe batirse en las trincheras con el mismo valor que el hombre, y en la retaguardia suplir con su voluntad y abnegación al compañero que la dejó para defenderla de la barbarie fascista. La mujer ha roto para siempre la vieja cantinela de «la mujer a la cocina».

La mujer se ha comprobado que también puede empuñar el martillo u otras herramientas de trabajo, y desempeñar otras profesiones con probabilidades de éxito, y el hombre no debe regateárselo en lo más mínimo. La mujer «fuera de la cocina» puede prestar muy buenos servicios a la sociedad naciente. Los hombres debemos ayudar a nuestras hermanas de clase a que sus quehaceres no les resten un minuto a la causa que a todos nos alienta, y que es la que nos ha de conducir a una vida más humana, más justa y más equitativa; debemos ayudarlas a romper la esclavitud a que aún algunas están sumidas bajo el incomprendible compañero que la trata con indiferencia, desdén y hasta a veces con desprecio, cual si no fuera hijo de una mujer, como si no compartiera con él los sinsabores de la vida, de esta vida tan ingrata que ella con su feminidad procura y logra atenuar; como si no fuera la madre de sus hijos. ¿Qué diría este incomprendible compañero si viera a una hija suya en estas condiciones?

Date cuenta camarada, que la mujer es el todo de una casa. Míralo, reflexiónalo, percátate bien, y verás como es verdad lo que te digo; y si tu lo ves, ¿por qué no le das la libertad a que tiene derecho? ¿Por qué no la tratas con el respeto y el cariño que merece?

Hay muchos camaradas (hombre o mujer) que se fijan en si él y ella trabajan, si entra tal o cual sueldo en una casa, cosa de relativa importancia, y lo que sí la tiene y mucha, es que la mujer con su trabajo consiga su independencia, moral y material, que la permita en el momento en que su compañero intente esclavizarla, desprenderse de él sin tener que pensar en si se verá sumida en la miseria o tendrá que recurrir a la prostitución. Privarla de trabajar es tanto como sujetarla a la esclavitud, cosa indigna de todo hombre liberal.

La mujer puede desempeñar cargos de importancia lo mismo que los hombres, en los talleres, fábricas, oficinas, laboratorios, etc., pero eso sí, debemos procurar que no tenga que preocuparse por sus hijos, por su casa (cuyos quehaceres domésticos son harto pesados) y para esto hace falta crear en los mismos lugares de trabajo, casas cuna, comedores colectivos, cooperativas, talleres de lavado mecánico, etc., etc.

Así es como se tiene que empezar a independizar a la mujer, desarraigándoles la idea, que aún muchas de nuestras camaradas tienen, de que se deben a la voluntad o superioridad del marido, y camaradas yo os digo, y os invito a reflexionar a ver si nosotros los hombres de la revolución debemos con espíritu de clases, aceptar y tolerar que la mujer (a la que nadie le preguntó al nacer si quería ser de un sexo o de otro) continúe viviendo como ha vivido hasta ahora, sin libertad moral y material.

J. PEDROL

Rectificación a tiempo

El tiempo es uno de los factores auxiliares más importantes para la vida del hombre, el tiempo nos permite acumular conocimientos, conocimiento es experiencia, experiencia es base de la ciencia. La ciencia en cualquier estado o fase de su desarrollo es uno de los atributos que más dignifican al hombre, ya que con su auxilio nos acercamos más a la verdad cuando mediante la Psicología deseamos estudiar al hombre.

La verdad puede buscarse por muchos caminos ya que muchas y muy variadas pueden ser las causas de la verdad que busquemos; pero para llegar a la verdad hace falta ser razonable y alejarse de toda pasión. ¿Y cuál es el hombre que juzga sin pasión en un mundo de intereses creados?

Si yo tuviera que definir la verdadera moral del hombre, diría que ésta no entra en su patrimonio, porque el hombre generalmente a semejanza del barómetro, sube o baja por la influencia de las distintas circunstancias de su vida y su verdad moral tendría un aspecto distinto en cada una de las situaciones por que atraviesa.

La verdad más sólida entre todas las verdades es el amor, el amor sin pasión que nos conduce al sacrificio por nuestros semejantes, por la humanidad sin beneficio propio; pero somos tan frágiles en nuestro sentir, que en la sociedad pasada la justicia era un mito, y la moral de todos los hombres estaba supe-ditada a su conveniencia, y es inútil buscar la verdad por el camino de la hipocresía.

Ser sencillo y exteriorizar el sentimiento puro en una sociedad corrompida por los intereses de distinto orden que a todos nos afectan, equivale a ganarse el calificativo de tonto o imbécil.

Yo me inclino reverente ante la experiencia, a esta experiencia que nos hace comprender que salvo raras excepciones, los hombres somos autómatas movidos por las debilidades que las circunstancias nos permiten exteriorizar. Nos llenamos la boca hablando de moral espiritual y en lo íntimo de nuestro ser, rechazamos esta moral.

Si los acontecimientos de la vida nos colocan un codo más arriba que los demás, en lugar de ser su amparo con toda humildad, somos soberbios y nos esforzamos cuanto podemos, con la mayor sagacidad, en hacer sentir nuestra influencia y autoridad sobre ellos.

Si contrariamente la vida nos coloca en situación humilde y somos víctimas de la inclemencia humana, nuestro espíritu desborda en odio, pero impotentes para revelarnos, por cada latigazo moral que se nos da, correspondemos con una sonrisa hipócrita.

Tiempo es ya que rectificemos esta conducta rastrera. Desmembrar de la humana especie este defecto, sería dar un gran paso en la senda del progreso, la verdad jamás podrá ser representada por la hipocresía, y si anhelamos formar una sociedad nueva y de fundamentos sólidos, tenemos que despojarnos de esta indumentaria moral que por tradición hemos vestido. Sólo así realizaremos la labor constructiva que al correr del tiempo ejercerá su beneficiosa influencia sobre la nueva sociedad que se está consolidando. En ella la sinceridad y la confianza, cual delicados perfumes suavizarán las asperezas humanas, creando un verdadero ambiente de cordialidad.

CHAULIN

Perder el tiempo en discusiones y polémicas, es cometer un delito imperdonable. Hoy más que nunca, es necesaria la actividad; actividad intensa en el frente y en la retaguardia. La guerra no se gana charlando.

(De Solidaridad Obrera)

GUIDO PICELLI.—¡Madrid resiste! Ha pasado el primer mes, el segundo, el tercero! Y Madrid ha rechazado a los moros, a los legionarios, a las tropas regulares de la Reichwher. Madrid, ciudad abierta militarmente, se ha transformado en lugar inexpugnable, ha hecho tangible la consigna: MADRID, TUMBA DEL FASCISMO. Pero ¡cuantos camaradas nuestros caídos! ¡cuanta sangre proletaria derramada! Todos nuestros héroes anónimos. Los mejores guías de los trabajadores. Un día Durruti. Otro Beimler, Y ahora Guido Picelli, nacido del corazón del pueblo italiano, del verdadero pueblo antifascista. Las glorias de Parma, levantada en lucha contra Mussolini, con Guido Picelli a la cabeza, son imperecederas. Las banderas del proletariado internacional se inclinan ante ti, camarada Picelli. Nosotros, desde nuestro «HORIZONTES», te mandamos el saludo póstumo de los trabajadores de la CIM.

Derechos y Deberes

Vivamos en el mejor de los mundos en cuanto a derechos y deberes se refiere; para el privilegiado todos los derechos y para el humilde todos los deberes; que nadie osara exigir al magnate el más mínimo de los deberes ni siquiera los que pudieran ceñirse dentro del más estricto humanismo; el potentado no tenía deberes; que no osara el humilde por contra, insinuar el más íntimo de sus derechos ni aún el que se reconocía legalmente a los irracionales que es el indiscutible derecho a la vida; el desheredado podía morir de hambre.

Y, «Bienaventurados los humildes...»; he aquí el referendo que los nuevos fariseos, monopolio de la felicidad ultra-terrena y salvaguarda de la virtud con dinero, daban a tamaño desconcierto; he aquí el visto bueno que ante tanta iniquidad, daban los comerciantes de la más sublime quizás de las doctrinas, «ama al prójimo más que a ti mismo... si tiene dinero».

Todo se hundió y la historia se repite; las ansias de libertad y el anhelo de justicia y equidad, tanto tiempo contenidos y aherrojados, en desbordante y épica explosión, derribaron de un zarpazo hasta el último vestigio todo el andamio carcomido donde se sentaba el dorado vellocino, dejando entrever ya, entre la cerrazón de la borrasca, los nuevos colores de un arco iris radiante que dejará paso a una sociedad nueva, redimida y libre.

Pero que nadie rebase los senderos que la lógica impone; la lógica es incontrovertible y única; que nadie trate de falsearla nuevamente, como antaño, ni llevado de particularismos más o menos dogmáticos o sectarios, comprometa con impaciencias nunca justificadas el porvenir de un futuro que no nos pertenece y que la Historia sancionaría como crimen de lesa humanidad.

Además, y es esencial «No hay deberes sin derechos; no hay derechos sin deberes»; nunca como hoy ha estado en primer plano, el lema esquemático de toda la vida del Maestro, forjador de hombres libres que fué Francisco Ferrer Guardia.

No hay derechos sin deberes... desgraciadamente y pese a todo y a todos, se exigen más derechos que se cumplen deberes; todos nos apresuramos a señalar derechos y nadie o muy pocos piensan siquiera a asignarse deberes y menos a cumplirlos y aquí está precisamente el punto neurálgico de la cuestión: nadie invoque derechos sin unos deberes estrictamente cumplidos; nadie pida nada sin haber dado antes lo que en la medida de sus fuerzas y aptitudes, dar de sí, pueda; acábase de una vez con el vergonzante «ganarás el pan con el sudor del de enfrente», bíblico, y entonces podremos hablar con fundamento de los derechos que a cada cual atañen; unos pocos aunque con buena voluntad nunca darán lo que todos necesitamos, sino todos y cada uno para cada uno y para todos; hasta tanto que la humanidad nueva no parta de esta base, no hay que alborozarse ni echar las campanas al vuelo, que no daremos más que saltos en el vacío; el día que todos comprendamos que para alcanzar derechos hay que cumplir deberes, lograremos dar cima de un modo definitivo, a las altas cumbres que todos anhelamos.

CIRO

Mi impresión y pensamientos sobre la primera jornada de la nueva economía

Siguiendo toda la trayectoria que señala el decreto de colectivizaciones no es ni más ni menos que la apropiación, colectivización y socialización de las empresas abandonadas y las que no lo han sido se han mantenido en un estado pasivo que perjudicaba en gran manera la marcha económica del país. Como es natural y con la fuerza de la lógica y la razón, los obreros nos lanzamos a la puesta en práctica de todos nuestros conocimientos y capacidad para demostrar al mundo entero lo que somos y lo que valemos. El Consejo de Economía, recogiendo todo lo que significaba nuestro valor moral e intelectual y como estamento director de la nueva estructuración económica, ha creado el «Decreto de Colectivizaciones». En su preámbulo dice «Más la colectivización de las empresas significaría poco si no se ayudaba su desenvolvimiento y pujanza. A tal efecto, se ha encargado al Consejo de Economía el estudio de las normas básicas para proceder a la constitución de una caja de Crédito Industrial y Comercial que proporcione el apoyo financiero a las empresas colectivizadas y para que agrupe nuestra industria en grandes concentraciones...»

Claro está, la creación de esta «Caja de Crédito» facilitará en gran manera el desarrollo de las industrias, es aceptable y creo que debe hacerse, pues así evitaremos la relajación moral que representa para el proletariado, el tener que pignorar en malas condiciones las facturas y cuando no hay éstas tener que pedir a la Generalidad lo que vulgarmente se dice una limosna, cosa ésta que todos los obreros nos tenemos que liberar con nuestro trabajo, nuestra responsabilidad, nuestro sentido de clase y nuestra capacidad constructiva para dar al país la vida que le corresponde dentro de su propia economía.

Sigue diciendo después el citado preámbulo:... «Se están también realizando los estudios necesarios para la creación de un organismo de investigación y asesoramiento técnico que proporcione a la industria mayor eficacia y progreso».

Yo no pretendo saber más que nadie ni menos que los demás, pero parece que hay algo de desconfianza en este último párrafo, porque los hombres que están al frente de las empresas colectivizadas asumen una responsabilidad mucho mayor si cabe que los que estaban en la época burguesa, porque estos se encerraban en el anónimo y los de ahora tenemos que responder uno a uno ante los demás compañeros. ¿Cómo se comprende, pues, que teniendo que ser nosotros los obreros los que tenemos que señalar nuestras necesidades industriales, tengan que venir otros para ver si es verdad o mentira?.. ¿Es que acaso no somos honrados?.. ¿Es que no tenemos la suficiente moral para mantener pujante nuestra dignidad? A mi entender este organismo de control es algo burocrático y entorpecedor y creo que el control y asesoramiento lo deben llevar los propios Comités o Consejos de Empresa, así simplificamos de una manera bastante considerable el organismo regidor.

Si me he de extender en consideraciones, la colectivización de las fábricas y talleres en un principio es una medida progresiva y emancipadora, pero con la desventaja que implica el no poder poner en marcha las industrias por falta de medios económicos un poco descuidados por parte de los organismos superiores, porque mientras una industria pueda conllevarse por su propio impulso y crédito, bien, pero también al terminar sus fondos, inclusive las reservas, entonces es cuando se apodera el pánico de las masas no educadas, no convencidas de los tiempos que vivimos y viviremos, empiezan los pusilánimes a desmoralizar y los Comités y Consejos de Empresa encuentran un sin fin de dificultades y tropiezos y que tal vez y en algún caso llegan a perder la serenidad tan necesaria en todos los tiempos que hemos vivido, pero que ahora es improcedente.

La verdad es esta: Lo hemos perdido todo pero también lo hemos ganado, pero hay que percatarse que lo que se ha perdido no lo hemos perdido nosotros, lo han perdido ellos, y claro está lo que han perdido lo han dejado tan mal parado, tan deshecho, que se ha hecho de todo punto imposible aprovechar nada, y co-

mo es natural, al llegar a nuestras manos en estado tan lamentable, lo hemos echado por la borda y nos hemos dedicado con alma y corazón a la creación de una cosa nueva y flamante; más la creación de esta nueva cosa, requiere serenidad y saber esperar, pero mientras se espera se trabaja para mantener esa serenidad y de una manera muy especial la moral.

A mi entender, este es el plato fuerte que debemos comer pero sin atragantarnos, para crear en el país un sin fin de industrias y darle al mismo tiempo una función fuerte y vigorosa donde la economía pueda respaldarse y ser fuerte; o sea: crear primero, para tener una verdadera economía después.

Este es a mi modesto entender el problema.

Estoy de acuerdo con el camarada Jimenez, presidente de la Junta del control sindical, cuando dejó entrever a través de su disertación que, las necesidades de la guerra, impiden de momento poner la atención debida a esta cuestión, pero también cree que sin lealtad y colaboración no es posible tirar nada adelante. Ante esta afirmación, creo entender que en los organismos oficiales no hay la decisión necesaria para atacar los problemas que parecen ser difíciles, que tal vez con un poco de tacto pueden resolverse con cierta facilidad.

Hay otras ramas que, dentro de la economía, juegan un papel muy importante, como es la agricultura. En la nueva estructuración económica se muestra ya la agricultura como un problema insolvente (hay que notar el silencio del Consejero de este departamento) y verdaderamente es así. Se me dirá que entiendo de agricultura, pero como yo creo que todos debemos aportar a la obra lo que sepamos, por eso me atrevo a hacer un inciso en este trabajo para plasmar en él lo que sepa en relación a la misma.

El campesino catalán quizás sea el que más apego tiene a la tierra, es algo tradicional que lo hereda al nacer y en su afán de vivir de la tierra, ha trabajado de sol a sol, horas y más horas sin una tregua para el descanso y sufriendo constantemente para que al fin una tormenta o un pedrisco destruya todo su trabajo o esfuerzo.

En la época burguesa estos campesinos estaban completamente agobiados por las rentas que tenían que satisfacer y por lo barato que tenían que vender sus productos para mantener a una serie de chupópteros como almacenistas y acaparadores, los cuales hacían su agosto reteniendo y comerciando a su gusto y placer para así hacer subir los precios en detrimento de la economía del productor y el consumidor; y veremos como un trabajador de la tierra en la citada época, y en el litoral de nuestro suelo, le costaba trabajar una hectárea anualmente...

GASTOS		INGRESOS	
	Pesetas		Pesetas
Abonos..	500.—		
Agua ..	200.—	Dos cosechas patatas	1.500.—
Arriendo.	500.—		
Manutención caballo .	800.—	Una de panizo	1.150.—
Carro ..	150.—		
Seguros.	100.—	Una de verdura.. . . .	1.800.—
Simientes	450.—		
	<hr/>		<hr/>
	Pesetas 2.700.—		Pesetas 4.450.—

Restando los gastos con los ingresos de la venta de los productos nos da un saldo de 1.750.—. De manera que un trabajador de la tierra en nuestro litoral le correspondía y no tenía más remedio que conformarse, un jornal diario de 5.60 ptas, sin contar los días festivos cuando éstos eran también trabajados porque veía que si no los trabajaba no podía salir adelante. Estos datos se concretan a hombre por día y por hectárea durante un año. Teniendo en cuenta pues que actualmente los jornales del campo en nuestro litoral son a 15 ptas. por día de trabajo, ¿puede una hectárea de tierra dar este jornal? ¿puede el hombre mantener los hijos con 5.60 ptas?

Este es un problema que debieran resolver rápidamente los economistas, porque la agricultura ha de ser en el futuro uno de los baluartes más firmes; y la agricultura es también el problema más difícil, a mi entender, que se presenta ante las puertas de nuestras organizaciones sindicales; problema que requiere la máxima atención, tacto, serenidad y celo.

Y comprendiendo que el campo es el estamento más vasto y complejo, y donde hay que ahondar profundamente en su estructuración orgánica, los dirigentes de la masa obrera y campesina debieran poner en primer plano resoluciones encaminadas a la puesta en marcha del agro español.

No estoy autorizado para asentar un criterio sobre posible solución de este asunto, porque sería anteponerme a los que asumen la responsabilidad directora de nuestro suelo, y quizás también porque no tenga la suficiente capacidad para ello, teniendo en cuenta que nuestro Consejero de Economía puede jugar un papel muy importante en la solución del mismo, cuando ya se han dictado algunas normas por parte del Consejero de Agricultura sobre la creación de campos de experimentación agrícola.

La cuestión bancaria, de hecho, es un problema para los estamentos oficiales pero no de derecho, y como las revoluciones son legales, a mi entender, en todos los países donde se producen, creo lógico y legal la incautación no solamente de la banca nacional sino la extranjera, claro está que hay ciertos reparos, pero hay que ir adelante arrojando todas las consecuencias con la declaración de que se devolverá a su debido tiempo todo aquello que el Decreto de Colectivizaciones nos obliga a respetar. Esta cuestión es primordial y mientras no sea así, la banca extranjera, al servicio del fascismo, solapadamente nos está (cada día más) boicoteando nuestra marcha revolucionaria y nuestra economía, cuando tantos y tantos esfuerzos se están realizando para salir adelante.

Puesto que la economía ya no es privada, sino que de hecho pasa a ser una economía colectiva, sería necesario analizar que clase de la misma nos es más conveniente, si la economía dirigida o administrada. Para tratar de esto de una manera concreta, tendríamos que saber primero en que forma se harán o se debe hacer el agrupamiento de industrias que menciona el Decreto de colectivizaciones, porque según de que manera, cambia en una forma o en otra el sistema económico. Hay que meditarlo bien ya que de economía se trata, y sería necesario tener a la vista todos los problemas para enjuiciarlos y resolverlos de acuerdo con el nuevo estado de cosas.

Hemos de convenir que los elementos oficiales encuentran dificultades en la aplicación de sus legislaturas, pero hay que tener en cuenta que un cambio tan brusco en el país, trae aparejado un sinnúmero de inconvenientes de carácter administrativo que entorpecen en gran manera la labor directora de los organismos oficiales.

Para el hombre más inteligente, siempre tiene un límite en su capacidad mental, y el esfuerzo humano que realiza redundando en perjuicio suyo y a la larga en perjuicio de los demás. La impaciencia y la duda es una enfermedad pegadiza y al generalizarse se convierte en foco infeccioso que ataca con su morbo la firme voluntad de vencer y triunfar de los hombres abnegados que ponen toda su inteligencia al servicio de la causa y de la revolución. Este es, a mi modesto entender, uno de los motivos que nos puede perjudicar, teniendo, como es natural, la economía como base de discusión.

Nuestro apoyo al Consejo de la Generalidad no debe regatearse comprendiendo la responsabilidad que pesa sobre el mismo, puesto que ese propio Consejo debe apoyar nuestra industria para que en su día encuentre en ella una fuente económica de gran envergadura.

JIMENO

« H O R I Z O N T E S »

Redacción y Administración

«COLECTIVA IBÉRICA MARATON»

Mallorca, 433
Apartado 1144

Teléfono 53141
BARCELONA

Colectivización

Después de producirse el movimiento militar fascista, que con tanto arrojo como valentía supo sofocar en Barcelona el pueblo trabajador, se han sucedido en el área de la vida colectiva económico-industrial, una serie de problemas, consecuencia lógica de la nueva estructuración que obligatoriamente tiene que realizarse al pasar del caduco sistema capitalista, al nuevo orden social, que el pueblo con su intervención y contribución en la guerra y en todas las características de la producción, se está dando por propia voluntad.

Una de las conquistas que los hombres de la C. N. T. hemos tenido más empeño en ver realizada, ha sido la de la Colectivización de las Industrias y todo aquello que guarda relación con la producción.

Aunque los momentos, delicados en extremo, por la guerra que nos vemos obligados a sostener, no son los más indicados al vez, para hacer ensayos todo lo amplios y totalitarios que nosotros quisiéramos, es innegable que la Colectivización es un paso formidable que se ha dado en el camino de la transformación social.

Pero para que la colectivización sea efectiva y responda realmente al alto sentido moral y constructivo que debe responder, es necesario que los trabajadores no perdamos de vista la gran responsabilidad que con ella y por propia voluntad, hemos adquirido.

Hemos podido observar con demasiada frecuencia y casi siempre en aquellas colectivas obreras, que gozan de mayores posibilidades económicas y halagüeño porvenir industrial, que hay un número considerable de compañeros que por desconocimiento o por lo que sea, no interpretan con justeza todo el verdadero sentido de la colectivización. Hay muchos trabajadores que no aprecian en la Colectivización más que un simple cambio de beneficiarios forjándose el juicio simplista de que su contribución en la fábrica o taller en que trabajan queda reducida a seguir prestando sus servicios como cuando era industria privada y únicamente les interesa que al finalizar la semana les sean abonados los salarios.

Hay otros que aún teniendo una visión más exacta con relación a la gran mutación social que estamos viviendo y a pesar de poner todas sus actividades y energías sin escatimarlas al servicio de «su colectiva» tampoco interpretan exactamente el verdadero espíritu de la Colectivización. Porque la Colectivización no ha sido hecha para que unos por inconsciencia más que por mala fe, le dificulten su desarrollo o no aporten a ella toda la cantidad de interés que como productores libertados del yugo capitalista tienen el deber ineludible de aportar; ni para que otros más inteligentes y mejor dispuestos por su preparación en materia social a llevar a buen término la obra común de todos los trabajadores, no sepan por atavismo desprenderse del egotismo que aún pesa sobre muchos trabajadores y se crean los herederos legítimos en provecho propio de «su colectiva» de los beneficios que por la situación privilegiada en el aspecto económico industrial de «su casa» heredaran del burgués o de la empresa, considerándose a sí mismos que han pasado de asalariados a accionistas, no interesándose por el desarrollo y crecimiento de la industria en general de la cual forman parte, si estas necesidades se manifiestan fuera del radio de acción de «su colectiva».

La Colectivización no es, ni se puede interpretar bajo ninguno de estos aspectos, si no queremos caer en una serie de errores y prejuicios muy difíciles de subsanar si dejamos que arraiguen en los trabajadores y los que tenemos el deber de hacerlo no los cortamos a tiempo.

La Colectivización es la obra de los trabajadores. Todos tenemos la obligación de contribuir a ella y no puede haber un solo trabajador que bajo ningún concepto pueda eximirse de este deber si no quiere hacer obra negativa cuando no contrarrevolucionaria, ya que como todos tenemos innegable derecho a disfrutar de sus beneficios.

Ahora bien, que nadie se haga la ilusión de que por su situación industrial ventajosa podrá acumular riquezas o por lo menos vivir en un estado de «opulencia» con respecto a sus hermanos de industria o industrias menos afortunadas porque no

disfrutan de esas mismas ventajas de las industrias «agraciadas», pues ínterin no se formen los Consejos generales de Industria y se cree la Caja de Crédito Industrial y Comercial, no debe ningún trabajador olvidar que la Colectivización se ha realizado precisamente para acabar con los privilegios y las desigualdades, que Colectivización es compensación de todas aquellas industrias que tienen grandes posibilidades en ayuda de aquellas otras que en la actualidad no las poseen, hasta que el progreso de la nueva sociedad que estamos edificando logre hallar el justo medio de la igualdad y el equilibrio social.

EGEA

Unificación verdadera

Cuando se verifica un trabajo físico, químico o mecánico juega en el mismo un papel muy importante, una ley física que afecta a toda acción o movimiento, ella es: la ley de gravedad, si queremos pues, ver el trabajo objeto de estas líneas sin la intervención de esta ley, debemos situarnos en un ambiente mental, en que esta ley no exista y entonces veremos ciertos fenómenos diferentes a pesar de que los trabajos a experimentar sigan siendo los mismos.

Desde que el mundo es lo que es, han habido siempre diferencias de criterio, de opinión y para resolver las situaciones periódicas creadas por estas diferencias, surgieron las protestas más o menos organizadas por los sectores en discordia, hasta plasmar en las agitaciones de masas que conocemos por la historia bajo el nombre de revolución. Toda revolución engendra un gran fuego purificador, y el de la actual debe servir para algo más que para vencer al fascismo; esta revolución debe ser la antorcha que nos ilumine, que nos haga ver las cosas tal y como deben ser. Esta revolución debe tener también, ese ambiente mental sobre el cual la gravedad no influya con su acción.

Un mismo problema o situación, al tratarse de resolverlo por compañeros de ideología similar, pero con diferentes medios de acción a seguir, su solución es planteada en forma diferente también, aunque en el fondo se quiera buscar el mismo resultado final. ¿Por qué? — porque en el trabajo para buscar la solución ejerce su influencia la distinta ideología personal de quienes tratan de obtenerla. Y sin embargo todos buscan una solución y aun en muchos casos la misma, pero no cabe duda de ningún género que ella se obtendría con más rapidez y menos esfuerzo o sacrificio colectivo, si se fuera directamente a su finalidad sin pararse en ninguna otra consideración, que las indispensables.

Voy pues a salirme de la órbita que marca la ideología respectiva para ver desde fuera la verdadera unificación.

Miles de veces se ha dicho y se ha escrito que la unión hace la fuerza, — sin embargo para que ese axioma se cumpla, deben cumplirse en esta unión ciertos requisitos indispensables. El aceite y el agua son de densidades diferentes, y es difícil que lleguen a formar un solo cuerpo, pero no es imposible porque según la forma y el procedimiento químico que se emplee, la unión puede llegar a ser perfecta y absoluta.

Esta unión debe ser, tiene que ser, como resultante de las fuerzas desarrolladas en esta grandiosa revolución, pero compañeros todos, tiene que ser hecha material y espiritualmente no por pura fórmula, o para salir del paso, no para salvar situaciones difíciles sino de todo corazón, con toda nuestra alma; si se hace como si fuera un zurcido, sin duda que al menor esfuerzo este cosido se romperá, y lo que es peor se rasgará el nuevo tejido que antes era fuerte y bueno.

Todos los obreros tenemos cual la piedra, el agua, el cemento y la arena, una potencia individual enormemente grande; pero si estas potencias las unimos, el resultado será un cuerpo de una resistencia formidable, con fuerza inalterable a la acción del tiempo y de los elementos, mole imponente a quien todos tendrán el máximo respeto, y contra la cual no podrán hacer mella cuantos intenten descargar golpes con el fin de romperla o destruirla; y aunque todas las fuerzas contrarias se unan, la caída de este bloque sobre ellas las pulverizará y las aniquilará cuantas veces traten de repetir la suerte.

Obreros, compañeros, proletarios todos, debemos trabajar por y para esta realidad; esto es lo que se ve desde fuera de la

órbita de toda ideología, lo que ansiamos todos los trabajadores; debemos formar esa masa, ese cuerpo fornido y sano dejando las extremidades para los partidos de acá o de allá, en la completa y absoluta seguridad que si una pierna avanza y el cuerpo no le acompaña en ese movimiento de avance, será un movimiento dado en falso y sin valor alguno y tendrá esta extremidad que volver a su posición primitiva y tratar primeramente de convencer al cuerpo de la conveniencia de ese movimiento de avance o de retroceso.

La revolución lo exige. Tiene derecho a que esto sea una realidad. La labor constructiva que va a emprenderse exige esa unificación de pensamiento y de acción; la personalidad histórica que tiene España, debe llevarnos a esa unión en bien de ella y en beneficio al fin de todos los productores del mundo entero.

Espero que todos los compañeros que analicen a fondo este criterio encontrarán razones muy poderosas en pro de esta unificación de las masas proletarias.

ACEVEDO

La unidad y la victoria

Es ya una consigna de todos la de que NO HAY FRENTE VICTORIOSO SIN UNA RETAGUARDIA FUERTE Y ORGANIZADA. Precisamente por esto, entre otras muchas cosas, hemos estado siempre seguros de nuestro triunfo: Nuestra retaguardia es más fuerte, más poblada, más industrial; frente a los latifundios andaluces nosotros tenemos una Cataluña llena de fábricas; frente a una Castilla campesina y caciquil, están los altos hornos de Vizcaya y la región minera asturiana. Naturalmente, esto no ha sido por casualidad, sino el resultado fatal de dar estas condiciones, para nosotros, un proletariado nutrido y consciente, capaz de machacar al fascismo apenas se atrevió a alzar la cabeza: para ellos, un campesinado disperso y atrasado.

A pesar de estas ventajas, la guerra continúa y nos hemos de preguntar todos si la retaguardia ha producido todo lo que debía producir; si nuestra organización es perfecta.

Desde luego, en esta tarea, el coordinador, el guía, ha de ser el proletariado. Pero a mi juicio, cometería éste un gran error si considerara bastante para él sólo exterminar el fascismo nacional, detrás del cual todos vemos al fascismo internacional. Y en el caso concreto a que me refiero, la retaguardia, me parece que sería también un mal estratega si no buscara los aliados preciosos en esta etapa de su revolución cuyo fin predominante es terminar la guerra. Y estos aliados son aquellas clases que sin ser obreras, odian sinceramente el fascismo y a quienes sería catastrófico que nosotros mismos ahuyentáramos: estas clases son los campesinos y la pequeña burguesía liberal de las ciudades. Tengamos en cuenta, además, que estamos viviendo actualmente de las reservas acumuladas en el pasado, que no debemos aguardar el fin de esas reservas, sino coordinar rápidamente todas las fuerzas productoras que aceptan de buen grado nuestra revolución: mientras tanto ya se encarga el proletariado de asentar golpes a la gran burguesía con la colectivización de las grandes fábricas, el control de la banca, de los transportes, etc., etc.

Se puede objetar que los campesinos y la pequeña burguesía liberal no aceptan la preponderancia, la guía del proletariado. Yo estimo que comprenden ya perfectamente la razón de esta preponderancia y que aceptarían fácilmente su guía, con solo dos condiciones: Una, que el proletariado sepa defender sus intereses y que no por la fuerza, sino por convicción, vaya atrayéndoles a nuevas formas sociales. Otra, que lleguemos al convencimiento de que todas estas clases NO NOS SEGUIRAN CIEGAMENTE MIENTRAS VEAN AL PROLETARIADO DIVIDIDO en dos sectores: anarquista y marxista.

El primer paso para la unificación se dió con la creación del comité de enlace CNT/UGT, PSU/FAI. Pero las posibilidades son mucho mayores. Desde luego no se puede pensar en una fusión ORGANICA de las «organizaciones motores» FAI/PSU, sin que una de ellas perdiera su propia razón de ser. Pero ¿pasa otro tanto con las organizaciones sindicales? En modo alguno: sus objetivos son los mismos: en tiempo de la burguesía defender los intereses de los trabajadores; hoy, afian-

zar la retaguardia, organizar la producción, estructurar los sindicatos con cara a la victoria, etc., etc. Todos estos objetivos son tan queridos para un trabajador que lleva en el bolsillo un carnet de la U. G. T. como para el que lo lleva de la C. N. T. y por esto pienso que ya es hora de pasar de la UNIDAD DE ACCION A LA UNIDAD ORGANICA y que en cada fábrica, en cada taller, se debían formar Comités de Enlace con vista a esto. Creo sinceramente que así el triunfo en el frente y en la retaguardia, que de todos modos es seguro, lo anticiparíamos mucho más.

M. CARRERA

Comentarios

Sindicalización de la Industria...

he aquí un tema que no puede pasar desapercibido por ningún obrero consciente de los momentos transformativos que vivimos.

No basta para que la clase trabajadora triunfe, que ganemos la batalla contra el fascismo en los frentes de guerra, hay que ganar en retaguardia, el estímulo y apoyo de TODOS los trabajadores para crear una base sólida, tanto sindicalmente como económicamente, para que desde los Consejos de Empresa pasando por los Sindicatos, llegue a los Consejos Generales de Industria, defendiendo todas las conquistas que han nacido del período de evolución transformativa de la Revolución.

Hemos de forjar los trabajadores, desde nuestros lugares del trabajo, con los medios de producción y distribución en nuestras manos, el pedestal económico donde descansa una nueva Sociedad en la que la Libertad, la Igualdad y la Fraternidad no sean palabras huecas, irreales o demagógicas.

Actualmente la lentitud en realizar, en compenetrarse, con nuestras propias determinaciones significa obstaculizar nuestra propia emancipación. Tiempo de realidades es el que vivimos, y

hemos de despertar del adormecimiento en que nos ha influenciado el régimen burgués; preocupándonos en toda hora, en todo momento de nuestros propios problemas, no olvidemos que hemos de romper con el concepto que nos han imbuido con la palabra gobierno... éste no existe, es casi nulo y depende exclusivamente de la clase trabajadora si ésta no esperando que le resuelvan ningún problema, da calor e impulso a las estructuraciones que se plasman ante la transformación continua, producto de sus propias aspiraciones.

Sindicalización de la Industria, es una necesidad que se impone si queremos salvar de continuas perturbaciones al ritmo revolucionario de la nueva economía y a nuestra propia emancipación. Los centros de producción en nuestras manos, los órganos sindicales de Industria creados ya; velemos pues para que desde nuestras propias agrupaciones obreras, dirijamos nuestro propio destino económico y moral.

Así lo exige la Revolución:

En el frente actividad combativa en toda hora, en todo momento para abatir al fascismo burgués.

En retaguardia actividad combativa en toda hora, en todo momento, para que desaparezcan los últimos rescoldos del monstruo burgués y su oprobioso régimen, padre natural del aborto militar que es el fascismo español.

ALP

Las luchas internas favorecen al adversario. En cada descontento hay, latente, un fascista.

¿Por qué nos cuesta tanto obedecer y nos es tan fácil mandar?

Aquél que se queja por poco, suele ser el más exigente con los demás.

Muchos creen que la guerra ya está ganada. Y actúan de acuerdo con esta creencia.

Demasiada susceptibilidad no es conveniente, pero tampoco lo es, carecer de ella.

(De L'Esquella de la Torratxa)

UTILICE LOS
SERVICIOS DE

AUTOMOVIL SALON

CONTROL OBRERO

U. G. T. - C. N. T.

PODEMOS SUMINISTRARLE: *Baterías **ebys*** ● *Bielas "NIAGARA"* ● *Elevadores **Stewart***
eléctricos y de vacío ● *Aceros tubulares BARK para ejes de pistón*
● *Bujías Gilardoni* ● *Paliers "LEMPCO"* ● *Empaquetadura*
VELLUMOID REG. U. S. PAT. OFF.
MADE IN U. S. A. *en planchas* ● *Tornillería, Segmentos de pistón y Válvulas*

Primera casa en España, importadora de Engranajes para cambio de velocidades, piñones y coronas para diferenciales de camiones y coches de fabricación americana. - Construcción de toda clase de piezas de recambio. - Reparaciones de automóviles y camiones de todas marcas.

Oficinas, Talleres y Almacenes

Av. 14 Abril, 429

BARCELONA

Teléfono 73771

dibujos de conjunto en los cuales se indican los números de las distintas piezas.

B) Una vez efectuado el dibujo, pasa a la comprobación. Todas las cotas son examinadas y verificadas escrupulosamente, (según en que piezas, hasta la milésima de milímetro) haciendo las correcciones a que haya lugar. Se indican las notaciones con referencia a la mecanización de la pieza, si las distintas superficies de la misma, han de dejarse en bruto, de herramienta, pulidas o rectificadas.

C) Luego pasa nuevamente el dibujo, ya comprobado, con el dibujo de las piezas relacionadas con la misma, para indicar las tolerancias.

Será un trabajo muy complejo, el tener que enumerar las distintas tolerancias admisibles que deben indicarse en las piezas; hay un sin número de ellas y cada una con respecto a la que está montada, trabaja en distintas condiciones de las demás. Así, pues, puede admitirse que cada pieza es un caso distinto, no obstante, podemos considerarlas comprendidas en tres grupos:

- 1.º Pieza móvil que se mueve en otra pieza.
- 2.º Pieza fija desmontable.
- 3.º Pieza fija no desmontable.

Consideremos el primer caso y sea por ejemplo:

Un eje de	29.970	+	0.010
		-	0.005
Un casquillo de	30.000	+	0.010
		-	0.000

El segundo caso:

Un eje de	30.000	+	0.010
		-	0.000
Una platina	30.000	+	0.045
		-	0.005

El tercer caso:

Un eje de	30.000	+	0.005
		-	0.005
Una platina	29.985	+	0.005
		-	0.010

D) Una vez el dibujo con sus correspondientes tolerancias, se indica en el mismo, el número de la composición del material o bien, más detalladamente, según los casos, los porcentajes de los distintos materiales que forman la composición. Además, las características físicas, coeficiente de elasticidad, resistencia, dureza y por último, el tratamiento térmico a que han de someter la pieza; temperaturas de temple, de revenido y de cementación.

E) Una vez reproducido el dibujo con las copias necesarias se remite al taller que le ha sido encomendada la construcción de la misma. Así, pues, puede considerarse que pasa la pieza al Departamento de Compras donde existe otra organización y que ya informaremos más adelante en otro número de «Horizontes».

F) Una vez el Departamento de Compras ha adjudicado la pieza a un taller, lo pone en conocimiento de la Sección Técnica y a partir de este momento, se pone en contacto ésta con aquél, para facilitar cuantos datos le sean necesarios para el proceso de la fabricación. Supone construir plantillas do-

bles para entregarlas a cada uno de los talleres que construyen piezas, que luego se han de acoplar.

G) Los talleres nos hacen entrega de tres ejemplares de la pieza por ellos construída. Una de estas piezas, es comprobada de acuerdo con el dibujo original. Las otras dos son montadas a los dos chasis, para efectuar las pruebas de rodaje.

Si la pieza en cuestión es de importancia, en consideración a la resistencia mecánica y dureza del material de que está constituída, se somete seguidamente a prueba para determinar si cumple con las condiciones previstas. Así, con ello, se elimina la posibilidad de que una pieza presente el aspecto de estar mecanizada perfectamente, pero no reunir las condiciones físicas calculadas al trabajo que ha de desempeñar.

Una vez cumplidos todos estos requisitos, se da la conformidad para que se pueda fabricar toda la serie. A medida que se van recibiendo las piezas, antes de pasar a los Almacenes, son comprobadas, una por una, con calibres construídos a este efecto, para evitar, que por cualquier anomalía de una de ellas, nos viéramos obligados a demorar el montaje.

Con una organización como la precedente y tal como la venimos desarrollando, podemos asegurar, que bajo ningún concepto, puede existir la menor duda, con respecto a la resolución eficaz de las dificultades que pudieran presentársenos, y prueba de ello, es que hasta la fecha, se han ido resolviendo una a una con feliz éxito.

J. PARACHOQUES

FUMISTERIA
CALEFACCION
ASCENSORES
TRABAJOS
ESPECIALES
EN PLANCHA
S.A.C. PRECKLER
 Rda. Universidad, 14
 Tel. 13525
 Ayuntamiento de Madrid

SAC. Preckler

Estudio C.I.M.

de pruebas, sometiendo el camión a experiencias que obliguen o fuercen el trabajo de las piezas en cuestión, si como hasta ahora suele suceder, cada pieza cumple con holgura su cometido, damos nuestra conformidad e inmediatamente se pone su fabricación en marcha, de esta forma tenemos ya logradas las más difíciles y delicadas, tales como el cambio de marchas, diferencial con la corona y el piñón de ataque. Estos últimos han sido un verdadero acierto por haberse logrado hermanar estas piezas en forma silenciosa, empresa difícil aún en camiones de cierto precio.

Conocéis ya nuestras dificultades y nuestros éxitos, conocéis el estado actual de la fabricación de MARATON, y espero que apreciaréis a través de mis palabras su realidad tangible en la que va condensándose el esfuerzo colectivo de los obreros de Colectiva Ibérica Maraton. Son muchas las colectividades que colaboran con nosotros, muchos centenares de obreros producen nuestras piezas en interminables series, animados del mejor entusiasmo. Un punto solamente nos queda por tratar, la organización del montaje y acoplamiento de los distintos órganos funcionales que integran MARATON. Es evidente que nuestras actuales instalaciones resultan insuficientes para centralizar en ellas estos trabajos. Así lo ha comprendido el Consejo de Empresa decidiendo adquirir dos amplias naves de moderna construcción que reúnen todas las condiciones apetecibles, fácil ventilación y mucha luz de 6.780 metros cuadrados de superficie una, y 1.848 metros la otra. En la primera de estas naves quedarán instaladas todas las líneas auxiliares de montaje de motores, ejes delanteros y traseros con frenos, semi-ejes y ejes propulsores. Estas líneas se comunicarán a la línea principal de gran amplitud en la que han de trabajar cómodamente centenares de obreros, quedando a los lados de esta arteria las demás de montaje. En la segunda nave serán instalados montaje y remache de chasis, desgrase de piezas, planchistería, carpintería, almacenes, etc. Todo el material y el montaje de las líneas será modernísimo. Para todas las operaciones utilizaremos grúas o monorrailes en tal forma organizados, que el esfuerzo físico del obrero será reducido a su mínima expresión.

Como veis, ha sido detenidamente estudiado en todos los aspectos y perspectivas, el conjunto de nuestra obra, principalmente nos ha preocupado situar el producto en un orden puramente comercial o de explotación. De nada nos serviría su fabricación sin hacerlo accesible a nuestro mercado. Su precio será aproximadamente igual al que alcanzaban en nuestro mercado las marcas americanas más populares, con la ventaja inmensa para nuestra economía: de lograr nuestra liberación, emancipándonos definitivamente de la tutela que las circunstancias nos habían obligado a aceptar del extranjero; el esfuerzo mancomunado de los trabajadores de Colectiva Ibérica Maraton y sidero-metalúrgicos de Cataluña, crearán una riqueza de 150.000.000 de pesetas anuales que no traspondrán las fronteras como hasta ahora venía ocurriendo, elevando además nuestra capacidad industrial, índice del desarrollo de los pueblos, que es indudable impresionará favorablemente al mundo entero.

Creo haber logrado impregnaros del optimismo de que me siento poseído; nuestro porvenir, abarcando en esta expresión la vida y ocupación de 25.000 obreros, cifra nada exagerada, exponente de la importancia de nuestra empresa, es francamente risueño y halagador, bien merece por lo tanto que nos empleemos a fondo con el mayor entusiasmo para lograr el éxito más rotundo y completo en nuestra empresa; demostremos al mundo nuestra capacidad, asombrémosle exhibiendo un camión totalmente construido por las masas proletarias en los precisos momentos que el capitalismo se entrega a la destrucción.

Nada más...

Salud.

El Arte y la Ciencia frente al fascismo

Uno de los rasgos demagógicos del fascismo español (de la poca demagogia que puede permitirse una reacción tan descarada y tan falta de base popular, ni aún siquiera entre la «clase media») consiste en hacer creer que es el mejor guardador de las esencias españolas del pasado, el mejor continuador de las virtudes de nuestra «raza». Y como pudiera haber aún quien, si bien reconociendo sus crímenes y su traición, hubiera caído en esta charlatanería demagógica, es hora de decir bien alto que hasta en este extremo, ellos no serán continuadores sino de la España de Felipe II y de Torquemada, del Carlos V, imperialista y extranjero y del Fernando VII, déspota y cobarde, junto con toda la cohorte de inquisidores y oscurantistas. Pero, naturalmente, había, como hay, otra España, la que luchó con los Comuneros y la del 2 de Mayo en la Puerta del Sol, la que trabajaba y producía y la de los artistas y creadores y esa, hay que repetirlo, tiene la continuación en nosotros, el pueblo, los trabajadores, los antifascistas.

¿Los del fascio representantes de los antiguos valores hispanos? ¡Ahí los teneis! el Museo del Prado, con Velázquez, el Greco y Goya, nuestro Goya revolucionario, popular, el de los «fusilamientos», bombardeado salvajemente. La Biblioteca Nacional, con sus manuscritos inapreciables; el Museo de Arte Moderno, bombardeados. Y bombardeado el Palacio de Liria, cuidado con esmero y amor por nuestros milicianos «analfabetos».

Y los sabios y artistas ¿con quien están? Mirad un traidor, enemigo de siempre del pueblo, que fué con ellos, Unamuno, que muere abandonado y entre el desprecio y la desolación de los mismos suyos.

¿Y con nosotros? Todos los sabios verdaderos, los más preclaros artistas y escritores, como son, por sólo citar algunos, entre los primeros: el filólogo e historiador de fama mundial, Menéndez Pidal; el Dr. del Río Ortega, director del Instituto del Cáncer; Enrique Moles Ormella, Director del Instituto Nacional de Física y Química, académico de Madrid, Praga y Varsovia; Isidro Sánchez Covisa, uno de los mejores urólogos del mundo; Antonio Medinaveitia, Jefe de la Sección de Química Orgánica, catedrático; José M.^a Sacristán, psiquiatra, Director del Manicomio de Cienpuzuelos; Prados Such, investigador del Instituto Cajal; Duperier, catedrático de Geofísica, etc., etc., todos los cuales se han manifestado pública y rotundamente contra el fascismo. ¿Y entre los artistas? Citar a todos sería interminable; pero recordemos al gran García Lorca, asesinado en las calles de Granada; a uno de los más grandes escultores modernos, Victorio Macho; y a Emiliano Barral, el creador del monumento a Pablo Iglesias, muerto con las armas en la mano; y al quizá más grande de nuestros poetas contemporáneos, Antonio Machado, que ha ocupado la presidencia de honor del Congreso de las juventudes junto con el sabio Carrasco; y al poeta de la revolución, Rafael Alberti; y a Moreno Villa, poeta y pintor; y a Juan de la Encina, crítico de arte, director del Museo de Arte Moderno, y a tantos y tantos más, pintores, dramaturgos, escritores, maestros (¡Félix Bárzana!) que han comprendido que somos nosotros los mejores defensores del tesoro artístico de nuestro pueblo, contra las bombas de requetés, falangistas y demás inquisidores, que organizan en pleno Siglo xx autos de fe, mientras nuestros camaradas, desde el gobierno, estructuran el bachillerato abreviado para los trabajadores, fomentan la instrucción y popularizan el arte y la ciencia, que con la nueva base económica forman los cimientos de la futura sociedad en construcción, sin paro, sin crisis y sin privilegios.

MARIUS



La caravana de venta de libros a beneficio

de los compañeros que luchan en el frente

En el número cuarto de «HORIZONTES», publiqué un reportaje de nuestra primera expedición, y en este número publicamos algunos detalles de la segunda expedición por tierras de Levante, para hacer el resumen de lo que ha sido esta obra, su finalidad y lo que ha producido.

Salimos de Barcelona el 31 de Octubre a las 2,30 de la tarde el coche-radio (sin radio) y el «Shangai-Express» cargado de libros y animados como siempre nos dirigimos a Tarrasa, pueblo donde tuvimos muy buena acogida y muy buena venta, pues se hicieron 1.200 pesetas.

Seguimos nuestra ruta hacia Olesa, Esparraguera, Martorell y Gelida, pueblos en los cuales fuimos muy bien acogidos, haciendo una venta regular en cada uno de ellos.

A la mañana siguiente nos dirigimos a Vilafranca del Panadés, donde se vendieron 500 pesetas. Pasamos por San Sadurn de Noya, donde debido a la deficiente organización sindical no se vendió nada.

Seguimos hacia Vendrell, Torredembarra, Altafulla y Tarragona, llegando a Cambrils donde pernoctamos, haciéndose una venta muy regular. Pasamos por Amposta, donde se hizo una venta de 540 pesetas a los pescadores y seguimos hacia Benicarló, pueblo en el cual no se pudo vender nada a causa del desplazamiento de los dirigentes del sindicato. De Benicarló nos fuimos directamente a Valencia, en cuya ciudad fuimos acogidos de una manera magnífica dándonos toda clase de facilidades para realizar la propaganda para la venta de libros.

Pusieron a mi disposición la emisora de radio Valencia, en la cual hice una pequeña alocución de propaganda. Nos extendieron un pase a nombre de todos los componentes de la caravana para poder circular libremente por las tierras levantinas y realizar nuestro cometido.

En la Federación Local de Sindicatos se logró aunar a los grupos anarquistas, Juventudes Libertarias y la organización de «Libre Estudio» los cuales en conjunto nos hicieron un pedido por valor de 5.000 pesetas.

Salimos a la mañana siguiente hacia Sueca donde se hizo una venta de 400 pesetas, regresando el coche a Barcelona para verificar trabajos de propaganda dentro de la fábrica y siguiendo el itinerario marcado para la venta de libros el camión con sus tres ocupantes por toda la región valenciana.

Regresa el coche a las tierras levantinas, encontrando al camión de regreso en Vinaroz, pueblo en el cual se hizo una venta de 450 pesetas a la Federación de Industrias Pesqueras, regresando por Alcanar y Ulldecona, pueblos en los cuales se hizo una venta regular. Seguimos por Tortosa hasta Barcelona, terminando definitivamente esta expedición la cual ha dado el resultado siguiente:

Recaudado en la 1. ^a Expedición ..	Ptas. 24.956'10	
Recaudado en la 2. ^a Expedición ..	» 18.133'40	43.089'50
GASTOS		
Por comidas, hospedajes, gasolina y otros gastos, en las localidades donde no obtuvimos ayuda ..	» 1.050'50	
Pagado a «D. Ribera», por la encuadernación de los libros ..	» 1.372'20	2.402'50
Pagado a la «C.O.C.S.» por la adquisición de 1458 pares zapatos,		
<i>Suma y sigue</i> ..		40.687'—

<i>Suma anterior</i> ..		40.687'—
a 17 pesetas ..	Ptas. 24.446'—	
Pagado a «P. Benazet» por 800 pares zapatos, a 18'24 ptas. par. ..	» 14.592'—	39.038'—
		1.649'—
Cobrado por la venta de 99 pares de zapatos a los compañeros de General Motors Colectivizada, (51 pares a 17 ptas y 48 pares a 18'25) ..		1.743'—
Donativo de los compañeros Navalón y Devesa ..		85'—
Efectivo sobrante en Caja ..		3.477'—

Enero de 1937

Reparto del calzado en los frentes de Aragón

Después de tomado el acuerdo en el Consejo de Empresa se decide aprovechar un viaje de inspección que tenía que realizar el compañero Barón para instruir al que tenía que ser su sucesor en los talleres mecánicos instalados en los diversos sectores. Se formó la caravana compuesta por los compañeros, Plaja (de la Biblioteca Vértice), Barón, Herreiros, Corteguera y Gómez, de General Motors; López y García, del Sindicato de la Metalurgia, saliendo de Barcelona con dirección a Valencia.

Teníamos dispuesta la salida a las 7 y media de la mañana, pero no fué así, porque como siempre suelen surgir dificultades de última hora, salió una que fué una rueda del GMC-OPEL que se negó a rodar hasta que fué cambiada por otra nueva, y así salimos a las 9 y cuarto de la mañana haciendo acopio de aceite y gasolina que fué suministrada por guerra y llegamos así a Esplugas donde nos dimos cuenta que el GMC enviado por el Sindicato del Transporte no respondía al plan trazado por nosotros (en velocidad se comprende) y tuvimos que modificar nuestros planes, así es que llegando a la bifurcación de carreteras que va una a los Bruchs y otra al Ordal, tuvimos que mandar el camión malo para que fuese solo hasta Bujaraloz donde se haría el cambio del cargamento para proseguir nuestro viaje, y así se disgregó la caravana dirigiéndonos nosotros con el GMC-OPEL de la fábrica y el Pontiac de la Metalurgia hacia Valencia. Todas estas operaciones irrogaron naturalmente una pérdida lamentable de tiempo y donde pensábamos almorzar tuvimos que comer poco y mal, Vilafranca del Panadés. Seguimos nuestra ruta para hacer un alto en Tortosa, no sin algunos incidentes en el camino a causa de la gasolina, cosa que es verdaderamente un poco anómala porque yo particularmente he podido observar en mis largas correrías con la caravana de libros que en muchas poblaciones daban con más facilidad comida para 10 personas o cualquier otra cosa que les irrogasen gastos y no obstante para soltar 10 litros de gasolina se mostraban tan reacios que se tenía que recurrir a las más extremas actividades de la oratoria para lograr la persuasión de gente que no sabía ver su error. Llegamos a Tortosa a las 4 de la tarde y pude conseguir en el Comité que nos diesen comida y 10 litros de gasolina después de un formidable discurso para convencerles de que estábamos haciendo un trabajo para la guerra. Nos dieron los 10 litros de gasolina y la seguridad absoluta de que en Santa Bárbara nos llenarían los tanques puesto que allí estaban los depósitos de la CAMPSA. Fuimos al Hotel Siboni donde en un periquete nos prepararon una comida digna de todo encomio, pues cuando llegamos nosotros no tenían absolutamente nada.

Seguimos nuestro camino y llegamos a Santa Bárbara

con nuestros depósitos de gasolina exhaustos; paramos delante del tanque y llamamos a la «gasolinera» tocando repetidamente el claxon. Se me aparece una mujer con aires de jefe del pueblo y le pregunto: «¿Me hace el favor de decirme donde está el Comité?» — contestándome ella: «¿Es que quieren gasolina?», y al contestarle yo afirmativamente me responde: «Pues ya se puede ir porque no hay ni gota de gasolina». Ante tal declaración esperamos un momento la llegada del camión que venía retrasado para poder comprobar nuestros depósitos y ver que partido debíamos tomar. En esto un joven ciclista muy amable me indicó que si quería gasolina podía ir donde estaban los depósitos de la CAMPSA que me darían. Les digo entonces a Barón y García: «Ir vosotros hasta la CAMPSA a ver si lograis que nos den gasolina y yo entretanto aguardaré aquí al camión. Se hizo así mismo y entretanto llega el camión». Regresan los ocupantes del Pontiac — con el Pontiac naturalmente — y Barón me dice que la CAMPSA no tiene obligación de dar gasolina a nadie, cosa muy natural, pero que en el tanque ante el cual estábamos había 5.000 litros de gasolina. Delante de estas manifestaciones el compañero Barón increpa a la dueña de la gasolina por habernos engañado y exige nos den gasolina o que venga el Comité porque no hay derecho que por medio de un embuste se nos haga estar allí 40 minutos perdiendo nuestro precioso tiempo. Ante el cariz que van tomando las cosas aquella buena señora tenía un susto mayúsculo porque se daba cuenta de que había obrado mal, intervienen en aquel momento algunos elementos del Comité de la localidad los cuales obrando de una manera verdaderamente censurable se niegan rotundamente a dar gasolina amparándose en un Decreto que nosotros desconocíamos puesto que las órdenes que llevábamos eran contrarias a lo que ellos aseguraban; pero como para nosotros tenía más valor el tiempo que lo que se debatía, decidí pagar la gasolina del remanente del fondo de libros y proseguir nuestro viaje, evitando así incidentes que hubieran surgido a cada paso en nuestro camino, puesto que hay mucha gente que no se da todavía cuenta de que estamos en guerra y revolución y no saben tampoco comprender que en esta guerra hay quien ha ido a la revolución y hay quien ha ido al saqueo... Tenemos una pequeña panne de motor en Amposta y seguimos nuestra ruta a Valencia ya con muchas ganas de llegar por lo tarde que se hacía, debido a lo cual íbamos a toda velocidad que nos permitía nuestro coche. Nos vamos acercando a Valencia y el conductor que por cierto es valenciano y siente un natural entusiasmo por su tierra, exclama con júbilo: ¡Valencia, Valencia! Ya vemos Valencia, ya se siente olor de las naranjas, y López que iba sentado atrás al lado de Herreros, explica: Si pero el olor de las naranjas que se siente es de una que está mondando Herreros...

Llegamos a Valencia a las 9 de la noche y naturalmente en el Comité Regional ya no había nadie que oficialmente pudiera atendernos. No obstante, por tener yo allí algunos conocidos conseguí que nos dieran cena y alojamiento, aunque algunos fuimos a casa de García, donde estuvimos muy bien atendidos. A la mañana siguiente nos de dicamos con el compañero Barón a buscar al compañero Pros de la Regional para que nos conduzca al cuartel de la Columna de Hierro para hacer nuestra aportación de 200 pares de calzado para aquellos compañeros. Los recibieron con el júbilo consiguiente y se despidieron de nosotros muy agradecidos y ensalzando nuestra labor en pro de la guerra. Hicimos un almuerzo-comida temprano y nos dirigimos seguidamente hacia el frente de Aragón pasando por San Mateo, donde cogí yo el coche y subimos las duras cuestas de Vega de Moll de Morella a donde llegamos ya de noche, forzando la marcha puesto que era muy tarde haciendo ya de noche

los 101 kilómetros que nos separaban de Alcañiz donde pernoctamos, pasando una noche de frío verdaderamente horroroso. A la mañana siguiente salimos muy temprano y llegamos a Caspe. Los compañeros Meler y Ortiz recibieron nuestro donativo con la consiguiente satisfacción y dándonos una efusiva felicitación nos dirigimos a Bujaraloz donde encontramos al otro camión y la consiguiente sorpresa de que el ayudante del chófer había desertado. De este individuo solamente puedo decir que con hombres así no se puede ganar una revolución, ni una guerra ni nada. Estos hombres sólo sirven de estorbo. En fin, los compañeros de Bujaraloz nos mandaron a Osera, al cuartel de la columna Durruti, donde yo tuve la desgracia al ir a apearme del coche de poner los cuatro dedos por entre el marco de la puerta y García que no lo había visto cerró la puerta cojiéndome los cuatro dedos allí, por cuya causa tuve que seguir un viaje en bastantes malas condiciones. Dejamos una fracción del calzado que les teníamos destinados y entregamos el resto en Bujaraloz en el Comité de Abastos donde nos libraron el consiguiente recibo y pernoctamos allí en la casa particular de unos compañeros, los cuales nos brindaron toda clase de atenciones, lo cual patentizamos con nuestro mayor agradecimiento.

Seguimos hacia Almuniente, dejando la cantidad de 350 pares de zapatos que habíamos destinado para la división Carlos Marx. Salimos inmediatamente hacia Vicien, ya en las líneas avanzadas, lugar verdaderamente tétrico por su aspecto desolado y por el frío horroroso que lo azotaba. Dejamos los 350 pares de calzado destinados a la columna Francisco Ascaso y nos dirigimos a Sesa donde pernoctamos en la casa particular de unos compañeros. A la mañana siguiente nos dirigimos hacia Igries pasando por Siétamo y San Julián y cogiendo una carretera que han construido las milicias en un terreno verdaderamente duro y difícil, por cuya causa nuestro viaje en este trayecto fué verdaderamente una cosa emocionante. Encontramos allí a unos compañeros de Barón que están al frente de la columna «Cultura y Acción Roja y Negra», que nos recibieron lo mejor que pudieron dentro de sus posibilidades. Les entregamos los 300 pares de calzado que les teníamos destinados, recogimos un niño evacuado para traerlo a Barcelona y nos dirigimos hacia Barbastro donde pernoctamos, regresando a la mañana siguiente a Barcelona y finalizando así la misión que nos habíamos impuesto de ayudar a los compañeros que luchan en el frente en la máxima medida que nuestros sencillos esfuerzos nos han permitido.

Este ha sido nuestro trabajo sencillo pero fructífero. Más hubiera podido ser, pero no se ha hallado la colaboración necesaria a causa de que muchos no han comprendido la finalidad de esta obra. Unos pocos más que hubieran puesto su entusiasmo de ayudar a la causa antifascista, por este o por otro medio, seguramente hubiéramos podido demostrar que en la retaguardia se trabaja de una manera activa y eficaz, pero no todos opinan lo mismo. Ya he dicho antes que unos habían ido a la revolución y otros al saqueo, pero sirvan estas líneas para decir que los que han ido a la revolución serán reconocidos y tratados como compañeros y a los que han ido al saqueo, tarde o temprano les llegará su hora y tendrán su merecido.

HERREROS



Ayuntamiento de Madrid

NUESTROS REPORTAJES

Ricardo Trompeta



¿...?
Poner todo mi interés posible al servicio de los trabajadores y para ser útil en algo a la causa de la revolución, fué mi punto de mira durante todo el tiempo que he sido miembro del pasado Comité de Empresa. Y si en nuestra actuación ha habido algún error, no ha sido por falta de buena voluntad y creo en tal caso, que se habrá podido subsanar con el esfuerzo hecho para lograr poner en marcha nuestra fábrica y encauzarla de nuevo; no solamente para los que en ella trabajamos, sino que a la par hemos contribuido

a abrir nuevos caminos a un gran sector de la industria metalúrgica catalana.

¿...?
El camión nacional, nuestro Maraton, obra de los trabajadores y fruto de la revolución, será dentro de la nueva economía nacional una valiosa aportación. Desde luego, deseo sinceramente poner mi modesta colaboración a esta obra, en cuanto pueda ser de utilidad para su éxito.

¿...?
Pertenezco a la Confederación Nacional del Trabajo, porque su actuación contribuye principalmente a la emancipación del proletariado, a su unión, e igualdad de derechos y deberes.

¿...?
Comprendo que el actual consejo de empresa tiene ante sí una dura labor a realizar, pero confío que la llevará hasta el final con buenos resultados, ya que a mi entender, la base de sus planes a seguir, la está iniciando bien encaminada, pero no debemos olvidarnos de que sin la voluntad más firme de cada uno de nosotros, la labor del Consejo sería nula.

¿...?
Recordaré siempre mi gran sorpresa cuando entré a trabajar en General Motors. Al hacer mi solicitud, me presentaron a un «mister» y creyendo yo que me pondrían en los talleres, pues había solicitado trabajo como mecánico, cual no sería mi sorpresa cuando veo que me da un martillo y me mandan, sin más explicaciones a sacar los clavos de las tablas del embalaje de los coches. Y así me tuvieron «clavado» por espacio de ocho meses, hasta que ya rehecho del susto y aburrimiento, me fuí abriendo campo en otras secciones.

Felipe Mensa

¿...?
Nuestro camión nacional será un gran éxito. Ya me veo dando la vuelta a España con él, en pleno triunfo, con la bandera de todos los hermanos proletarios y así podré demostrar que nuestra labor es fecunda.

¿...?
Bastante risueño, porque ahora trabajamos para nosotros y no para los burgueses. Esto quiere decir que trabajaremos más y con más provecho, ya que sin duda alguna la nueva estructuración supera a la capitalista.

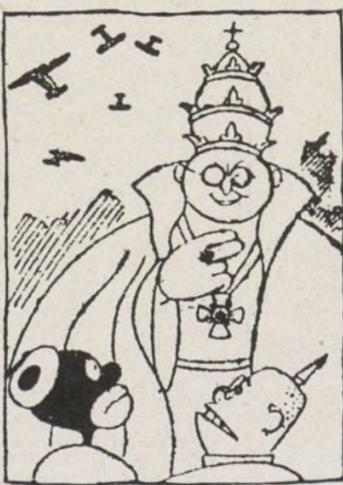
¿...?
A la Unión General de Trabajadores, que es la única que ha de prevalecer, junto con la Confederación Nacional del Trabajo, a la que también apoyan millares de trabajadores. Pero para mí, las tres letras que están por encima de todas son: U. H. P. Y he de anticiparos que uno de los mejores días de mi vida será aquel en que vea dentro de nuestra C. I. M. (como en toda España) estas tres letras U. H. P., sustituyendo para siempre las demás y así hermanando a los camaradas que hemos luchado contra la burguesía y que ahora estructuramos una nueva base económica, cuyo espléndido espejo espero sea nuestra querida fábrica.

¿...?
No sólo necesaria. La unión de todos para sacar adelante nuestra obra es IMPRESCINDIBLE.

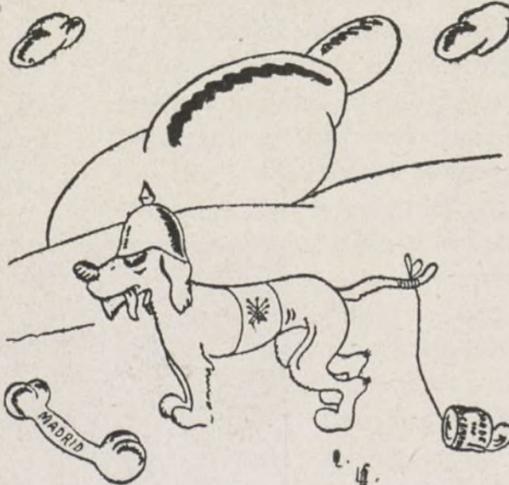
¿...?
Contaré algo de la famosa «Caravana» en que me tocó salir con un tractor y un remolque transformado en oficina ambulante, que medía 10 metros de largo, 3 de alto y 2,65 de ancho. Lo primero que sentí al verme guiando tal «plesiosauro» fué la sensación de que no llegaría ni a Mataró. Sin embargo, 94 días más tarde regresaba a Barcelona, después de haber dado algo más de una vuelta completa a España y con el «plesiosauro» vivo y coleando. ¿Qué motivó el éxito?, pues, muy sencillo: el sentido constante del cumplimiento del deber. A los pocos días de empezar la caravana me enteré que entre la «gente de orden», o sea, los antiguos burgueses de la compañía, unos querían que fracasara, y yo interpretando que los trabajadores no deben estar siempre sometidos a los caprichos de jefes ineptos, me puse de acuerdo con mis compañeros y volvimos triunfantes y con la satisfacción de haber cumplido como proletarios conscientes.



ILUSIONES DEL POBRE SEÑOR HITLER. — ¡Ni Gobierno de Valencia, ni de Barcelona, ni de Bilbao! ¡De Franco ni hablar! En España no hay más Gobierno que yo.
(Por Robledano)



EL PAPA
— ¡Yo os bendigo en el nombre de Mahoma y de Lutero! Amén.
(De El Liberal)



En mi «perra» vida me he encontrado un hueso tan duro de roer.
(De Solidaridad Obrera)



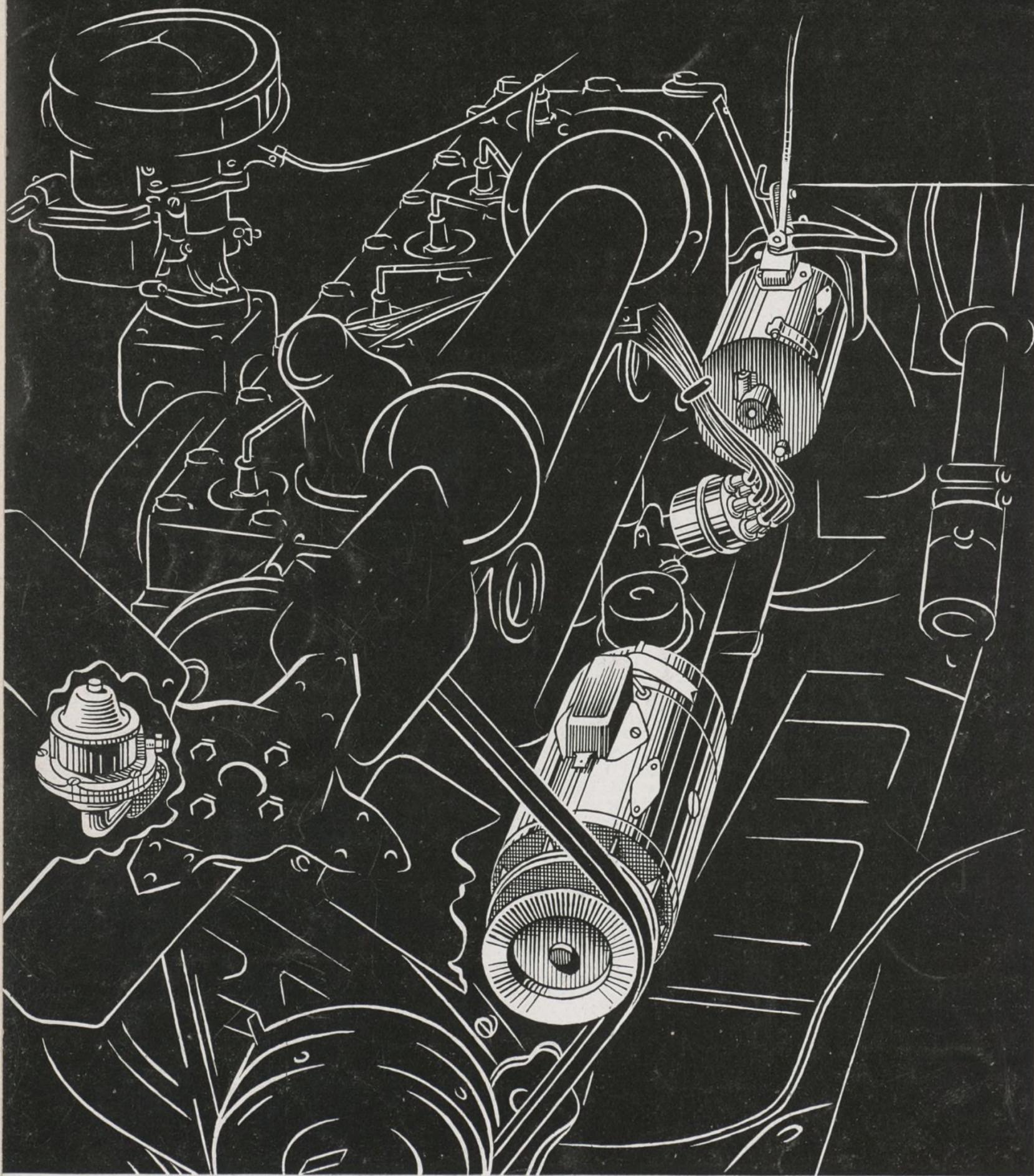
QUE EL TRAIADOR NO ES MENESTER. «Gil Robles pide el pasaporte para América y Cabanellas lo despide cariñosamente en la estación» (De los periódicos).
(Por Robledano) (De Claridad)

S



rica
n la
lad)

PRODUCCION E.C.A.E.



Estudio
C. I. M.

es la labor de retaguardia que la
E. C. AUTO ELECTRICIDAD
Ayuntamiento de Madrid
aporta al camión nacional