

MEDIOS EMPLEADOS
POR EL FASCIO PARA
"SALVAR" A ESPAÑA

HORIZONTES

Ayuntamiento de Madrid

HORIZONTES



PORTAVOZ DE LOS OBREROS DE COLECTIVA IBÉRICA MARATON

N.º 7

MARZO 1937

Los trabajadores y la Guerra contra el Fascismo invasor

Una trascendental iniciativa de nuestros compañeros de General Motors

En nuestro número anterior ya expusimos que nuestra Colectiva Ibérica Maratón había sido formada por trabajadores de la antigua General Motors Colectivizada, la mayoría de los cuales aún colaboran en aquella Entidad, mientras se termina la adaptación de la gran fábrica que será necesaria para la construcción del primer chasis NACIONAL.

Esto hace que cuanto se refiera a General Motors lo consideramos como algo íntimamente nuestro y que ahora hayamos de manifestar nuestra alegría más intensa ante su actividad y su iniciativa de cara a la guerra.

La caída de Málaga hizo reaccionar a aquellos camaradas con el mismo brío, la misma entereza, igual ímpetu e idéntico deseo de revancha que todos los antifascistas de la España leal, pero con más dinamismo, pues rápidamente se dirigieron a todas las fá-

bricas de Barcelona para la organización de un gran movimiento en pro del Ejército Regular del Pueblo, Mando Unico, depuración del mismo, Unidad de los trabajadores, Creación de una Alta Moral de guerra en la retaguardia. (Implantación de la tarjeta de racionamiento; la prensa, los teatros, cines, radios, etc. al servicio de la guerra, los vagos a hacer trincheras, etc. etc.) Una semana dedicada a la guerra; la Mujer a cubrir todos los puestos que los hombres pudieran dejar para ir al frente. Movilizaron sus camiones con las consignas; repartieron en Barcelona 400.000 octavillas de vibrantes manifiestos; propusieron la celebración de un gran Mitin; hicieron entrega al camarada Isgleas, Consejero de Defensa, de 200.000 pesetas, entrega aprobada en Asamblea General con gran entusiasmo, etc. etc.

SUMARIO

Los trabajadores y la Guerra contra el Fascismo invasor.—10 HP.—Siete meses de Guerra.—Opiniones sobre nuestro «Maraton».—TÉCNICA: VI - Potencia y velocidad; Determinación de las curvas características del motor «Maraton»; Accidentes de automóvil y el anhídrido carbónico; Motores - Distribución; Análisis Técnico; Ventajosas aplicaciones de la fundición en la industria del Automóvil; Algo de la nueva fábrica.—LOS TRABAJADORES DE LA C. I. M. PIENSAN Y ESCRIBEN: Moral de Guerra; Recuerdos de Guerra; Así es el heroico pueblo madrileño; Nuestra nueva Guerra de Independencia; Unidad de Mando; ¿Disciplina?; Sacrificios; Monarquía y Socialismo.—ARTES Y CIENCIAS: El Circo; Comentarios sobre el teatro actual; Velocidad.

A pesar de que a última hora el Mitin no pudo celebrarse, por las naturales dificultades que surgen en un plan de tal envergadura que trata de desarrollarse en días, casi podríamos decir en horas, podemos asegurar que el objetivo deseado por los compañeros de General Motors fué plena y totalmente logrado; desde entonces, el ambiente en Barcelona va cambiando, se empieza a sentir la guerra, se empieza a terminar con la frivolidad criminal. Aún habrá que hacerse más, mucho más; pero el primer paso estaba dado.

La mejor prueba de ello es la repercusión que el llamamiento obtuvo en las fábricas, talleres y lugares de trabajo de nuestra capital; sería para nosotros extraordinariamente grato poder reproducir cartas, telegramas y adhesiones; pero es tal el número, que ni aún extractos de los mismos hemos de poder copiar. Pero sí queremos, desde HORIZONTES, dejar constancia de nuestra gratitud y la emoción con que los compañeros de General Motors y los que pasarán a formar la CIM hemos recibido estos mensajes y las visitas constantes que nos llegaron en aquellos días y también dar, aunque sólo sea los nombres, de todos los que nos han dirigido esas comunicaciones. Es posible que, siendo

tantas y debido al formidable trabajo de aquellos momentos, se nos hayan extraviado algunas o no recordemos otras. En este caso, con el mayor gusto repararemos este error involuntario y sensible en nuestro próximo número. Las fábricas adheridas, son:

La Hispano Olivetti - Material para Ferrocarriles - Ford Motor Ibérica - La Hispano Suiza - Trefilería Barcelonesa (Rivière) - Casa Torras - Elizalde - La Marítima - La Maquinista Marítima y Terrestre - Talleres Colectivos Saesa - Fabra y Coats - Servicios Eléctricos Unificados de Cataluña - Casa Morros - Industrias Tibidabo - Anónima Cros - Comité de Enlace de los Sindicatos de Auxiliares y Trabajadores de Farmacia U. G. T. y C. N. T. - Eléctrica de Tarrasa - Gráficas Bobes I. C. - Ejército Popular Republicano, División «Carlos Marx» - Industrias Muñoz - Colectividad Valera & Ricci - Banco de Vizcaya - La Compañía Trasatlántica - Banca Jover y Cía. - Casa Antoni Alemany - Banca Arnús - Casa Tormo, Gurqui i Miralles - Secciones de Fundidores de Reus - International Banking Corporation - Banco Popular de Previsores del Porvenir - Casa Estalella - J. J. SS. UU., Sección Femenina, Comité Ejecutivo, Barcelona y Sabadell - S. A. M. Más Bagá - Sindicato de Dibujantes Profesionales.

Manufactura sobre metal

Precintos - Marchamos - Placas dentadas para barriles - Flejes Arandelas - Objetos para escritorio - Grapas para cajas de cartón - Calzadores - Hebillas Canadá - Bisagras - Tapón Corona, etc., etc.



VDA. DE J. TIÓ RIERA

C. N. T. COMITÉ OBRERO DE CONTROL U. G. T.

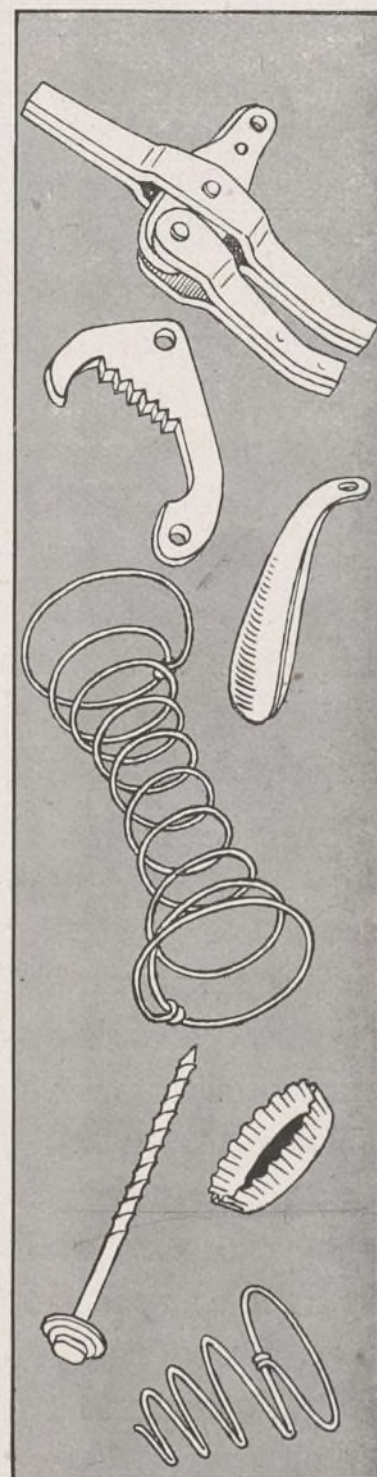
IGUALDAD, 359

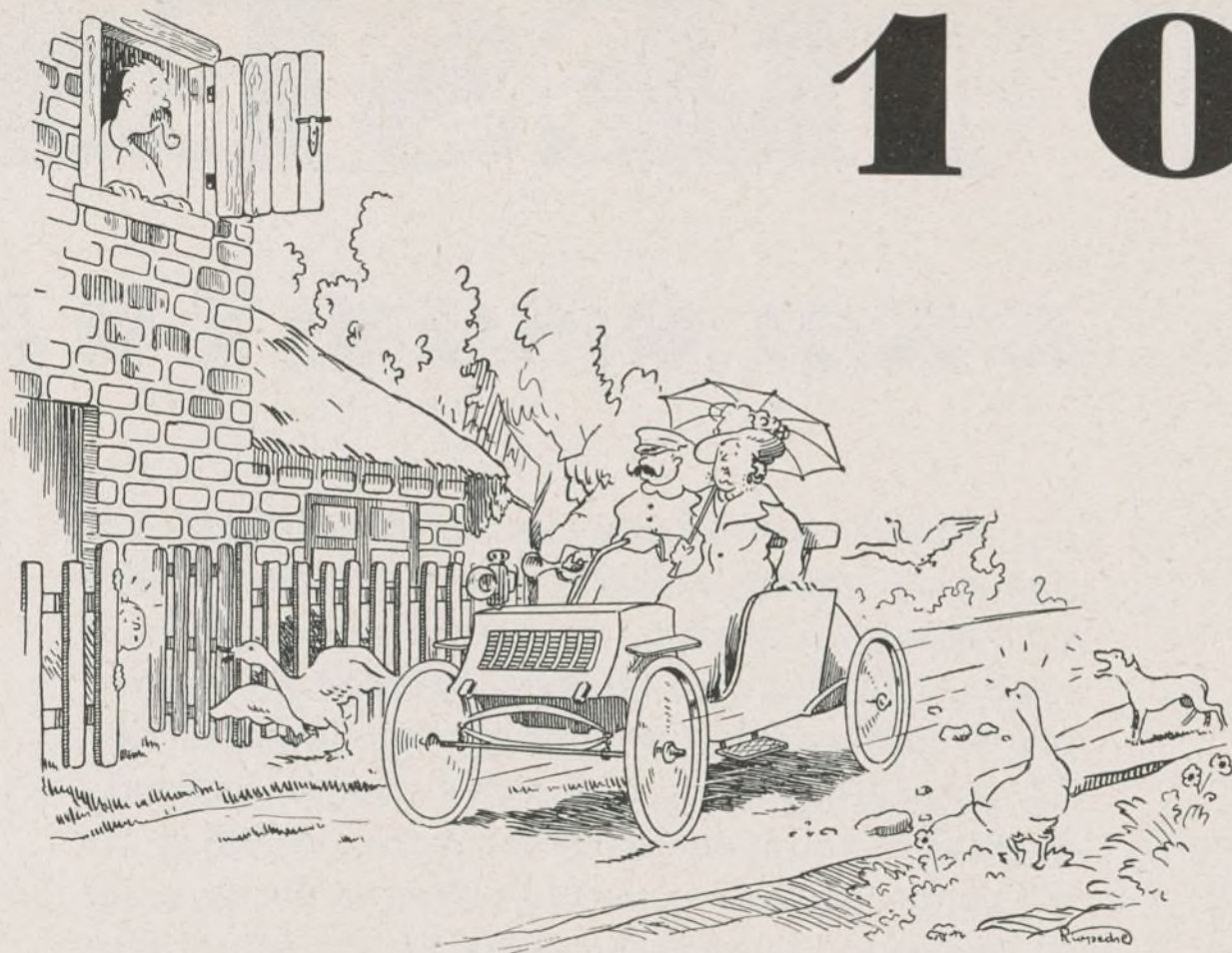
TELÉFONO 54134

BARCELONA

Derivados de alambre

Muselines para vinos espumosos - Agrafes - Tachas para construcciones - Sujetadores metálicos para cubiertas - Somiers metálicos - Especialidad en piezas de automóviles, etc.





10 HP

El escritor soviético, de fama mundial

ILYA EHRENBURG

ha tenido la gentileza de conceder permiso especial a los trabajadores de la C. I. M. para reproducir en nuestro «HORIZONTES» su formidable obra

10 HP

cuya publicación empezamos hoy

NACIMIENTO DEL AUTOMÓVIL

I



la luz vacilante de una vela, se distingue una sombra extraña en la pared, planos, un compás, un pequeño gato, que duerme entre botellas y papeles, y un rostro enjuto, en el que han dejado su huella las noches de insomnio.

Vive allí un joven soñador. Tiempo hace que sus vecinos dicen que anda mal de la cabeza; pero es un muchacho encantador y un gran patriota. En aquellos tiempos era difícil, y hasta peligroso, no ser patriota: era el año VIII de la República una e indivisible. En la estancia, un retrato del intrépido corso, de quien exterminaba sin piedad a los enemigos de la Revolución, a los chuanes encubiertos como a los emigrados y a los austriacos.

Sus vecinos comunican a Felipe Lebon la nueva victoria de los ejércitos republicanos. El les felicita a todos, uno a uno, y dedica palabras especialmente calurosas al ciudadano Marot, realista y espía del Directorio. En el calendario revolucionario, observa Lebon, no es el *decadi* (1), sino el domingo, cuando come la gallina. Sin embargo, otras son las cosas que le preocupan.

Cuando empezó la Revolución, Felipe Lebon tenía veinte años. Pronto se acostumbró a los juramentos de fraternidad y a la máquina del doctor Guillotin. La Revolución había llegado a ser el aire que respiraba, y Lebon dejó de prestarle atención. Cuando se enteró de la jornada del 9 termidor (2), tuvo una sonrisa de asombro. ¿Todavía? Después transcurrieron cinco años. ¿Qué importaban ya las intrigas del ciudadano Sieyès contra el ciudadano Barras? Había triunfado la Revolución, todo el mundo lo sabía, hasta Pitt; pero la Revolución había terminado mal, y también esto lo sabía todo el mundo, los jacobinos, los miembros del Directorio y el general Bonaparte. ¿Para qué discutir? Hay que cumplir puntualmente los deberes cívicos y hablar menos en los cafés, junto a cuyos veladores revolotean sin cesar los delatores. Y nada más.

Las vigiliadas del ciudadano Lebon obedecen a otras causas. ¿Acaso está enamorado? ¿Acaso los republicanos no saben amar tanto y tan bien como los leales súbditos del Capeto? ¿No languidece Tallien en Egipto sin su Teresa? ¿Y la criolla del corso?...

Felipe Lebon tiene treinta años: la edad ideal...

Llaman. ¿Sería ella?... No; es un ciudadano fornido, de nariz carnosa, con una escarapela tricolor. Es un tal Francisco Barré, amigo de Lebon, jacobino antaño, orador de diez clubs y terror de la ciudad de Chaumont, y hoy funcionario pacífico que contrasta los nuevos pesos y medidas en los mercados parisienses.

—¿Trabajando, como siempre?

—Ya lo ves.

—¿Quién fuera como tu! Siempre pensando en lo tuyo, y de nada te enteras. La Revolución está perdida, ¡diablo!

Lebon sonríe.

—¡Vaya una noticia! ¿No sabes que ya se ha perdido cincuenta veces, por no decir ciento? Como no sea inmortal, bien perdida está. Salta a la vista.

—¿Y te ries? Pero escucha: Foucher acaba de hacer detener a

ciento veinte patriotas del Club del Manège. Los realistas intrigan descaradamente. ¿Y sabes de qué se ocupan los patriotas? ¡De la cerveza! ¡Palabra de honor! Como en las etiquetas pone «Cerveza de Marzo», quieren que se le quite ese nombre y se le llame «Cerveza de Germinal». Me parece que también Sieyès, por su parte, está tramando algo: es un topo. Barras, como siempre: no le llega la camisa al cuerpo. Ahora todo depende del general... ¿No sabes? Bonaparte ha desembarcado en Frejus.

Lebon, que escucha distraídamente a Barré, levanta la cabeza.

—¡Bah! ¿Y qué es lo que piensa hacer tu Bonaparte?

—¡Ni Dios lo sabe! Unos dicen que disolver el Directorio y establecer la verdadera República, la nuestra, la del 93. Otros, que se ha entendido con los chuanes. A tí, ¿qué te parece?

—¿A mí? Nada. No pienso en eso. Estoy muy ocupado.

—¿Y los sentimientos cívicos?

—Mira, chico, con o sin Bonaparte, la República se acabó. Yo ahora realizo nuestros viejos sueños, aquellos de que hablábamos hace diez años. ¿No me crees?

—No. Creo que pierdes el tiempo en inútiles investigaciones. Eso está bien para dividir a los aristócratas; pero nosotros habíamos soñado con otra cosa: con la felicidad común.

—Exacto. Y la Revolución no nos la ha traído. Ha arruinado a unos y enriquecido a otros. Se han barajado las cartas; pero han quedado los ases, los reyes y todos los demás naipes. ¿Por qué? Pues porque sobre los hombres hay una maldición: el trabajo. Sobre este punto no mienten los curas. De quien hay que redimir a los hombres no es del Capeto, sino del trabajo. ¿Has visto el molino de vapor de la isla de los Cisnes? Créeme: mucho más importante es eso que todas las declaraciones. Yo he trabajado mucho, y he decidido construir un vehículo mecánico. Es menester que las máquinas transporten a los hombres. Ahí está la verdadera prosperidad. Ahí está la fraternidad de los pueblos. ¿Qué feliz será el hombre cuando, sin mover apenas un dedo, pueda ir de París a Roma o a Viena!

—Pero todo eso no son más que sueños...

—Lo eran. Sueños maravillosos. Escucha esto: «Por medio de la ciencia y del arte es posible también crear carruajes que se muevan con prodigiosa rapidez, sin ayuda de la tracción animal...». Esto lo escribía Roger Bacon en el siglo xiii. Hace más de quinientos años. ¿Y ahora?... Ahora ya no son sueños. Puede que tu corso viaje mañana en un carruaje como ése. ¿Sabes una cosa, Francisco?...

Lebon se pone en pie. Sus ojos aparecen ahora amarillos y vacilantes como la luz de la vela. Habla en voz baja, perdiendo cada vez más el aliento.

—Francisco, ya he concluido mi trabajo. Mañana haré la declaración y sacaré la patente. Ahora no puedo explicártelo todo al detalle. Sólo te diré una cosa: lo que va a servir para transportar a la gente va a ser el aire. Pero escucha: no es vapor, no, sino un gas. Con este gas también se podrán alumbrar las calles. Hará funcionar las máquinas. Primero se condensa en una mezcla de gas y de aire, y luego se le inflama por medio de chispas especiales. Se le inflama en el mismo interior del motor. Esto es mucho más racional que el vapor. Un motor así no ocupa mucho sitio, y tiene una gran fuerza, una fuerza superior a la de un tiro de cuatro caballos. Puede mover una diligencia sin ninguna molestia para los viajeros. Ahora dime si no está en esto la verdadera prosperidad. Dentro de cincuenta o de cien años cada ciudadano podrá tener su coche mecánico. Otras máquinas se encargarán de abolir la miseria. La mía suprimirá el odio, la inercia, la ignorancia, la pasividad. Los alimentos y los vestidos

(Continúa en la página 20)

(1) Décimo día de la década en el calendario republicano francés.

(2) El 27 de julio de 1794, en que la Convención derribó a Robespierre y puso término al Terror.

SIETE MESES

EXPOSICION



Con el recogimiento y la natural timidez que que experimenta el hombre civil frente al bélico aparato de la guerra, nos hemos incorporado al inmenso hormiguero humano apiñado en las aceras de la Plaza de Cataluña frente a la Exposición «7 meses de guerra» organizada por el Comisario de Propaganda de la Generalidad. A todos los allí congregados nos mueve el mismo deseo curioso de ver la «guerra» a través de las fotografías y trofeos que abundan en su recinto, fotos que nos traen vivos recuerdos de las primeras jornadas de la gloriosa lucha, cuyo más bello gesto quedó impreso en la airada rebeldía de todo un pueblo que en defensa de su libertad, ofrenda su vida en holocausto rendido al noble ideal que le anima. Escenas de entusiasmo y gallardía que todos hemos vivido con las primeras expediciones por tierras de Aragón, soñando libertar a Zaragoza con más entusiasmo que armamento y fusilería, quedan impresas en la cartulina, en la que aún viven héroes del pueblo quizás ya desaparecidos, ante los que el pueblo del que han nacido, contemplan y veneran en su incomparable y sencilla grandeza. Más adelante, entre mapas esquemáticos de los distintos frentes de batalla, las fotografías de ciudades mártires, Alicante, Cartagena, Málaga, Madrid... se suceden dolorosas e impresionantes; un grupo de ellas, con un escalofriante realismo, reproducen con tal viveza gestos y actitudes de angustia y sufrimiento reflejados en rostros femeninos, que colman nuestra alma de amargura, dejando en ella para siempre grabado imborrable recuerdo. En un rincón, encontramos otros motivos fotográficos impregnados de tristeza, tomados en pueblos andaluces y castellanos que nos hablan del éxodo de aquellas pobres gentes arrancadas de un modesto hogar en interminable peregrinar por campos y caminos huyendo de la metralla que implacable les persigue, sin ajuar ni techo que les ampare, como mísero rebaño en busca de protección, vienen a nosotros con los brazos tendidos. Con idéntico gesto hemos de recibirlos, todo amor y cariño que mitigue en lo posible el irreparable dolor que les acompaña en el largo camino. Sus hijos, sus hermanos, todos sus hombres han que-

S DE GUERRA

N ANTIFASCISTA

dado atrás manteniendo implacable lucha, disputando palmo a palmo el terreno al enemigo poderoso que acosa y frente al que la realidad nos dice es indispensable oponer un ejército en perfecta disciplina, con mando único capaz y responsable que nos lleve a una victoria rápida y definitiva que liquide para siempre la absurda supremacía capitalista.

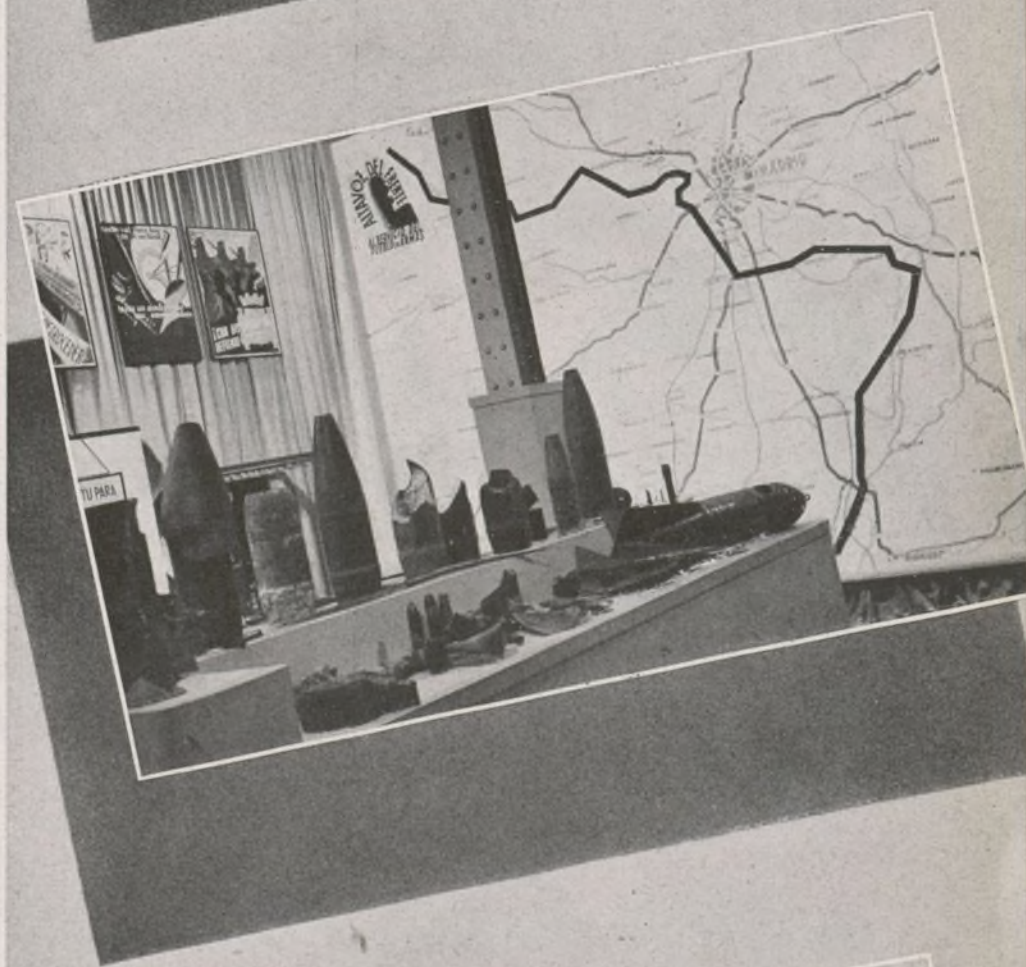
En una vitrina, como inhumana muestra de crueldad, se alínean restos de los proyectiles lanzados a través de las sombras de la noche sobre la indefensa población civil de Barcelona, hazaña sin valor ni mérito, exponente de la técnica perfecta del asesinato que arroja como saldo criminal las heridas de pacíficos ciudadanos alejados de la guerra por su edad o sexo. Próxima a esta vitrina, existe otra en la sección correspondiente a Madrid, en la que se amontonan documentos que demuestran en forma irrefutable la ayuda extranjera prestada a Franco, figuran también en ella banderas, uniformes, fajas y grandes condecoraciones cada una de las cuales representa un acto de heroísmo de nuestras tropas cubiertas ya de gloria.

A través de toda la Exposición, se aprecia la intensa labor realizada por el Comisario de Propaganda de la Generalidad, manteniendo asiduo contacto con el mundo entero, enviando hasta sus más apartados rincones fotografías y documentos que ponen de manifiesto el gesto magnífico de nuestro noble y desgraciado pueblo. Adornan profusamente las paredes de la Exposición, escogido número de finísimos carteles, verdaderos aciertos de técnica y color, felices interpretaciones de acción y pensamiento que predisponen el ánimo del observador inclinándole a los fines en ellos perseguidos.

Al terminar nuestra visita, aquella cohibición que experimentamos al entrar en estos salones se ha disipado totalmente, fuerte optimismo acompaña nuestras reflexiones, permitiéndonos entrever tras los inevitables horrores que la guerra ocasiona, un porvenir risueño, una vida nueva, bajo el signo del trabajo y la justicia en largas eras de venturosa paz.

A. U.

Ayuntamiento de Madrid



Opiniones sobre nuestro «Maraton»



JAIME R. MAGRIÑÁ
Comisario de Transportes de Guerra

BUEN camino, camaradas: Profano en las profesiones de la mecánica, no dejo pero, de comprender el triunfo que todos obtenemos con la conquista lograda por vosotros los productores de la General Motors, con la aportación al bien común del **Camión Maraton**.

Fabricado por productores de la Cataluña antifascista, quiere decir dominio de las realizaciones, unidad de pensamiento para el bienestar colectivo y sentimiento de progreso. Afirmación del potencial creador de los trabajadores, que al margen de jactancias, destruyen la tiranía combatiendo contra el fascismo y labran su emancipación enalteciendo el trabajo.

Técnicos y manuales, teóricos y prácticos, todos unidos para salvar las dificultades impuestas por nuestros tiranos de ayer.

El **Camión Maraton** nos estimula a todos para avanzar en el camino emprendido de las realizaciones revolucionarias y es demostración fehaciente de que los trabajadores unidos para el trabajo y la libertad somos invencibles.

Adelante, camaradas de la General Motors, siempre para el bienestar común, adelante.

JAIME R. MAGRIÑÁ



MIGUEL VALDÉS
Consejero de Trabajo y Obras Públicas

El esfuerzo realizado por los obreros de la Empresa «Colectiva Ibérica Maraton», con la cooperación de sus técnicos, para dotar a la industria catalana de una manufactura de automóviles nacional cien por cien, será indiscutiblemente por ahora, la conquista más grande obtenida desde el 19 de Julio, en la retaguardia del frente antifascista.

La construcción del camión Maraton en serie, con material y mano de obra nacional, vendrá a resolver un gran problema que la guerra criminal que nos ha declarado el fascismo

nos había planteado: la necesidad de tener y suministrar material de transporte de guerra en nuestra retaguardia y para el frente. Por otra parte, servirá para demostrar una vez más, que cuando la clase trabajadora empieza a tener la posibilidad de dirigir la vida del país, es capaz de resolver aquellos problemas que el capitalismo no pudo realizar, a pesar de poseer más medios de los que disponemos nosotros actualmente.

¡Adelante, compañeros obreros y técnicos de «Colectiva Ibérica Maraton» en vuestra tarea emprendida para contribuir a ganar más rápidamente la guerra! ¡Que vuestro ejemplo haga remover las energías inmensas de toda la clase trabajadora de Cataluña haciendo prodigios al crear una potente industria de guerra en nuestro país!

(Traducción del original en catalán)

MIGUEL VALDÉS

HE recibido y leído con toda atención, vuestra carta sin fecha, que hace referencia al proyecto de construcción del CAMION 100 POR 100 NACIONAL.

Os felicito entusiásticamente por dicho proyecto, ya que la construcción en serie de camiones de estas características, además de solucionar el grave problema que actualmente se nos plantea, pondrá de relieve la gran capacidad constructiva de los obreros de nuestro país. Efectivamente, será una verdadera gloria para la industria metalúrgica de Cataluña el realizar vuestro proyectado CAMION 100 POR 100 NACIONAL, y el hecho de que sean los obreros los que hayan llegado a alcanzar un éxito tan formidable, marcará la pauta y servirá de ejemplo y de impulso para incrementar el espíritu de superación de la clase productora.

Huelga decir, que en lo que de mí dependa, estoy incondicionalmente a vuestra disposición para ayudaros en todo cuanto fuera necesario.

Vuestro y de la causa.

JUAN COMORERA Y SOLER

(Traducción del original en catalán)



JUAN COMORERA
Consejero de Abastos



P. HERRERA
Consejero de Sanidad

LA FUERZA CREADORA DEL PROLETARIADO.—La opinión que en el orden técnico pudiera dar sobre la fabricación del camión «Maraton» carecería de autoridad suficiente debido a los escasos conocimientos que de esta materia poseo. Dejemos, por ello, tan importante cuestión a los técnicos que científicamente demuestren las excelencias de la obra que comentamos, y ocupémonos en la presente ocasión de la significación social de la misma; sumamente importante si tenemos en cuenta la época álgida de guerra en que se ve forzada a nacer.

Ha sido preciso que los trabajadores, libres de las enmarañadas trabas de los intereses creados, tomaran la iniciativa en la dirección de la vida productiva, para que inmediatamente encontraran el camino recto que conduce a la satisfacción de nuestras más perentorias necesidades en el presente, y a la prosperidad industrial en el futuro. Es ahora, en estos momentos prometedores, cuando únicamente tenemos la confianza absoluta de que se concederá a la industria de nuestro país el realce que imperiosamente precisa como base de su potencial económico.

La ruta iniciada por los trabajadores de «COLECTIVA IBERICA MARATON» es la que debió haber emprendido en nuestra península, hace muchos años, el capitalismo decadente, en lugar de justificar su inca-

pacidad con el tan ensalzado como falso Agrarismo Español. «España es un país eminentemente agrícola» se afirmó siempre; repitiendo como una verdad incontrovertible, lo que no es más que mentira piadosa encubridora de la nulidad atesorada por los potentados que hasta hace poco rigieron nuestros destinos.

Hoy, ante las presentes circunstancias que demuestran hasta la saciedad lo falso de aquellos conceptos, la clase trabajadora con fina percepción y voluntad inquebrantable, señala y emprende los nuevos rumbos. Siguiendo éstos, los compañeros de "COLECTIVA IBERICA MARATON" inician la fabricación del camión nacional en momentos verdaderamente históricos; pudiendo asegurarse que, con este *trascendental acierto*, ponen uno de los primeros mojones en la ruta de la revolución constructiva que hemos comenzado.

Acierto, que contribuye directamente a la victoria contra el fascismo en su fase guerrera, porque viene a resolver uno de los principales problemas que la voracidad de la campaña nos plantea: La carencia de camiones para el transporte; ya que sin una fuente propia de este material, nos veríamos imposibilitados de atender las voluminosas necesidades sentidas, por mucho que se acentuaran las importaciones del mismo. Con ella, lograremos el complemento que sature casi por completo las exigencias crecientes de la guerra.

Acierto, que cimenta la nueva orientación productora, fomentando una industria casi inexistente en España cuyo raquitismo nos obligaba estar sometidos a los países importadores, contribuyendo notablemente al desnivel desfavorable de nuestra balanza comercial. Si el éxito corona la empresa, de lo que estamos profundamente convencidos, recobramos una parte de la independencia precisa al desenvolvimiento económico de nuestro pueblo; subsanando con ello, una de las múltiples dificultades que se nos presentarán, después de ganada la guerra, por parte de los países capitalis-

tas que no compartan a satisfacción las orientaciones dadas a la estructuración político-social de la península.

Oportuno acierto, que cumplimenta la consigna de la hora: *crear trabajo*, facilitando ocupación a múltiples obreros que, indigentes por la quiebra de otras industrias, constituyen una carga formidablemente improductiva, o pasean su miseria por las calles de la ciudad posibilitando el desprestigio de la presente situación.

Moralizador acierto, por ser un saludable estimulante que incita fuertemente a los trabajadores de otras industrias a imitar el ejemplo admirable que señala claramente el camino del trabajo bien organizado, conducente sin demora a la victoria.

En una palabra, los trabajadores de "COLECTIVA IBERICA MARATON" han puesto en evidencia, con la fabricación del camión nacional, la fuerza creadora que posee el pueblo laborioso, cuando dispone de libertad para desarrollar con amplitud su inteligente iniciativa y el producto de la experiencia acumulada durante muchos años.

Que la continuidad sea norma en la conducta de los esforzados fabricantes del MARATON, es lo que fervientemente anhelamos; confiando que serán multitud los centros de producción que, en los distintos órdenes, sigan su plausible y admirable ejemplo.

P HERRERA

• • •

En números sucesivos publicaremos otras de las autorizadas opiniones que sobre "MARATON", obran ya en nuestro poder.

Westinghouse

SOCIEDAD CONSTRUCTORA DE MATERIAL
ELECTRICO Y FRIGORIFICO DE LA MAS ALTA CALIDAD

Suministros Eléctricos, S. A.

FONTANELLA, 14

BARCELONA

TELÉFONO 14120

SUCURSALES Y AGENCIAS EN TODA ESPAÑA

CONCESIONARIA GENERAL PARA ESPAÑA DE

Constructora Nacional de Maquinaria Eléctrica

MADRID



TECNICA

VI. - Potencia y velocidad

sea física o mentalmente. Una persona puede trabajar 12, 14 y hasta 16 horas en un día, pero sabemos que podemos realizar un trabajo en mejor forma si no nos vemos en el caso de tener que utilizar nuestras últimas reservas de energía.

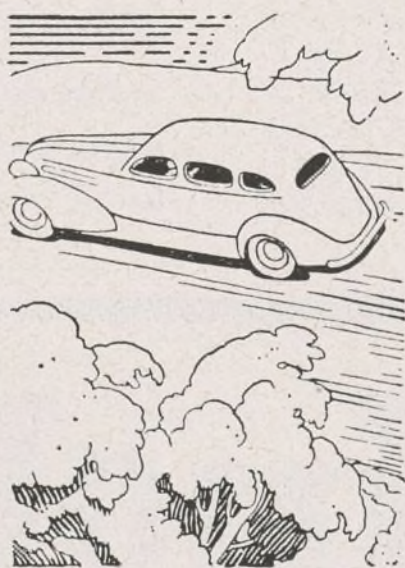
De la misma manera, todo el que tenga alguna experiencia del funcionamiento de maquinaria en general, sabe que si se le exige a una máquina un trabajo constante a toda capacidad, día tras día, se provocan y aumentan las posibilidades de una rotura total, más o menos rápida. Lo mismo sucede con el automóvil. Mediante la construcción de los automóviles capaces de desarrollar altas velocidades, los ingenieros los han hecho prácticos para ser conducidos a velocidades razonables, ya que así, funcionan sin esfuerzo. Si nuestro coche puede ir a noventa o más kilómetros

Debido a que la mayoría de los automóviles de estos últimos años disponen de motores capaces de desarrollar velocidades extraordinarias y comunmente consideradas como innecesarias, ya que gran parte de los conductores ni siquiera conciben poder utilizarlas, muchos preguntan asombrados la razón de la existencia de tales velocidades aplicadas al automovilismo.

Desde luego que los automóviles no se construyen con el solo objeto de complacer a su constructor, ingeniero o al comerciante vendedor de autos. Se construyen principalmente teniendo en cuenta las necesidades o exigencias del público, de los millones de hombres y mujeres que los utilizan, que son los que insisten, casi siempre, en que los coches posean determinadas características. La consecuencia de esta exigencia da por resultado, que a causa de la naturaleza o carácter de alguna de las innovaciones que los ingenieros se ven obligados a incorporar en cada nuevo modelo, se contribuya directa o indirectamente a que la velocidad media del automóvil tienda a aumentar.

Por ejemplo, casi todos deseamos llegar al término de nuestros viajes tan pronto como sea posible. He aquí, pues, un caso de relatividad en el que juegan papel importante, la potencia del motor y las velocidades de que disponga nuestro automóvil. Asimismo, está la cuestión de poder subir por carreteras entre montañas. Este aspecto es más o menos importante en según que localidades, pero hay que tener en cuenta que los automóviles deben ser contruídos para servir a todos por igual, en dondequiera que vivamos o que deseemos ir, tanto en terrenos llanos como en montañosos. Por los ingenieros sabemos que se podría construir un coche dotado de un motor de tal baja potencia que le permitiría ascender a los más altos picos de las carreteras de montaña. Pero en este caso, las velocidades tendrían que ser tan bajas o lentas, que al viajar por terrenos llanos, nos veríamos obligados a hacerlo a velocidad tan excesivamente lenta que no complacería ni al conductor más prudente y conservador, en lo que a velocidad se refiere. Pero, probablemente la razón más importante que influye en que los autos modernos posean la fuerza que actualmente desarrollan, es una cuestión que la mayoría de nosotros nunca hemos considerado. Conocido es de todos, lo que nos sucede después de trabajar intensamente durante largo tiempo, ya

por hora, es natural que no tendremos que forzar su motor yendo a razón de cincuenta o sesenta. De este modo, se nos hace posible conducir automóviles a cierta velocidad, nunca excesiva, hora tras hora y durante mucho tiempo, sin que el mecanismo del coche se resienta. Si nos detenemos a pensar sobre este asunto, veremos que son muchas las cosas mecánicas que están contruídas teniendo en cuenta ese margen de seguridad. Así los ascensores de nuestros edificios, tienen capacidad para elevar pesos mayores que el del total de personas que en los mismos caben. Igual sucede con los puentes, con las estructuras de acero para edificios, los railes de tren, tranvías y muchas otras cosas de que nos servimos continuamente, que son mucho más resistentes o fuertes de lo que en realidad debieran ser; pero ello es a causa de que se les dota de un margen extra para su absoluta seguridad. Por lo tanto, en cuanto al automóvil hay que tener en cuenta, que la velocidad es simplemente un sub-producto o derivado de su potencia. Nosotros podemos usar esta potencia sabia o imprudentemente y en su consecuencia obtener buenos o malos resultados. Sobre este punto o as-



pecto, los constructores de los coches no pueden influir en nada, todo depende del conductor exclusivamente.

(Continuará)

• • •

Determinación de las curvas características del motor "Maraton"

Para conocer las cualidades de un motor es necesario efectuar una serie de pruebas que se realizan en condiciones apropiadas. En estas pruebas se miden potencia, par y consumo específico.

Con el fin de poder realizar estas experiencias con tranquilidad y de una manera exacta se traslada el motor a un banco de pruebas fijo y allí se realizan todas las medidas frenando el motor.

Este frenado del motor (con mediación de la potencia frenada) se puede realizar con frenos de zapata, tipo Prony, con frenos hidráulicos, tipo Froude y con dinamos, tipo dinamómetro.

En nuestro caso y con el fin de adquirir experiencia para la instalación en proyecto de la sala de pruebas se recurrió al freno dínamo-eléctrico que posee el Laboratorio General de Ensayos y Acondicionamientos de la Generalidad de Cataluña.

Por la fotografía n.º 1 se puede apreciar la disposición del motor acoplado al freno. Este freno consiste en una dínamo que se le varía el número de revoluciones aumentando o disminuyendo la excitación. A la derecha de la fotografía está el cuadro que realiza esta función. La dínamo puede funcionar también como motor de corriente continua que sirva para poner en marcha el motor de explosión.

La potencia producida por esta dínamo podría medirse directamente por medio de un kilovatímetro, pero es preferible medir la reacción del estator. Con este fin toda la carcasa del motor va apoyada sobre cojinetes de bolas y al girar el motor tiende a hacer girar el estator en el mismo sentido de rotación, y este esfuerzo se mide por medio de un dinamómetro que es la esfera grande que se ve encima del motor eléctrico.

A la izquierda se puede ver el aparato medidor de consumos de gasolina.

La fotografía n.º 2 muestra el ventilador de refrigeración del tubo de escape y a la izquierda el indicador de la temperatura de los gases de escape.

Fotografías tomadas durante las pruebas del motor, realizadas en el

Figura 1

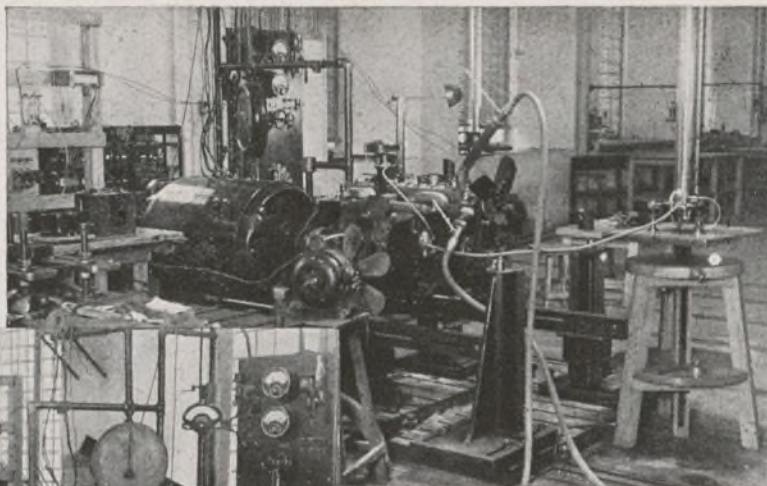
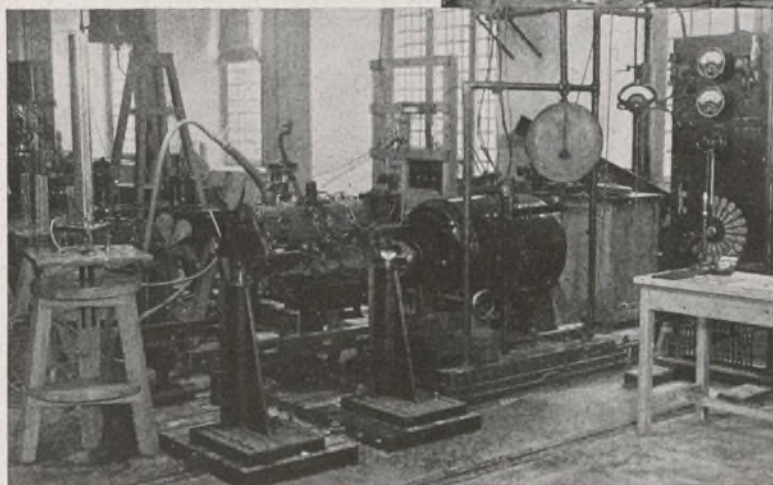


Figura 2

laboratorio de Ensayos y Acondicionamiento de la Generalidad de Cataluña.

Un motor generalmente se caracteriza por la ley de variación de su potencia máxima en función de su velocidad de rotación.

Esta ley se aplica con el motor a plena carga, es decir, con el acelerador completamente abierto.

Nosotros, además de la potencia como se ve en la figura 3, se ha determinado el par motor, la presión media y el consumo específico, o sea el consumo en litros por caballo/hora. Esta última curva tiene una importancia considerable, pues representa el verdadero rendimiento del motor o sea el número de litros necesarios para producir un caballo/hora.

Estas curvas no son independientes entre sí.

En efecto la potencia está ligada al par motor por la relación

$$T = K \cdot P \cdot n \quad (1)$$

T = Potencia

P = Par en m/Kgs.

n = N.º de revoluciones por minuto

K = Coeficiente de valor

$$\frac{\pi}{30 \times 75} = \frac{1}{716}$$

De esta fórmula se puede deducir el valor de par P

$$P = \frac{1}{K} \frac{T}{n} = 716 \frac{T}{n}$$

Siendo ésta, la fórmula que liga la curva HP/revoluciones por minuto con la del par en m/Kg./revoluciones por minuto.

También es interesante considerar el valor de la presión media.

Todo el mundo sabe que durante la explosión y expansión de los gases la presión varía según una ley sensiblemente adiabática o sea una transformación realizada sin variación de la cantidad de calor en la masa gaseosa. Pues bien, se llama presión media a la presión teórica constante en la cual la masa gaseosa realizará el mismo trabajo que la presión variable práctica.

Esta presión media se relaciona con la potencia según la fórmula

$$P_m = \frac{0,9T}{Q \frac{n}{1000}} \quad (2)$$

Siendo:

T = Potencia

Q = Cilindrada total = 3,5 litros

n = N.º de revoluciones

Pero de la fórmula (1) sale:

$$\frac{T}{n} = \frac{P}{716} \text{ luego: } P_m = \frac{0,9 \cdot P}{716 \cdot 3,5} = 0,359 P$$

Fórmula que liga el par con la presión media eficaz.

De estas dos curvas ya se pueden deducir algunas consecuencias.

La potencia máxima suministrada por el motor en HP efectivos. Puede observarse que es de 73,5 caballos a 3.400 r. p. m. Se trata por lo tanto de un motor rápido teniendo en cuenta la posición de las válvulas colocadas lateralmente.

El par es muy constante. Esto permite obtener aceleraciones suaves y brillantes.

En cuanto a la curva de consumo específico será necesario hacer algunas consideraciones.

Del consumo específico se puede deducir el rendimiento térmico del motor, en efecto: Si el motor consume m litros de bencina por caballo/hora el consumo por segundo será

$$\frac{m \cdot \delta \cdot T}{3,6} \text{ gramos}$$

siendo δ la densidad de la bencina que ha sido medida con un densímetro y es igual a 0,744; T = potencia en HP.

Siendo L la potencia calorífica de la bencina, la energía cedida al motor por segundo, es:

$$E = \frac{m \cdot \delta \cdot T}{3,6} \cdot \frac{L}{1000} \text{ calorías}$$

El motor produce cada segundo 75 T Kilográmetros, de aquí:

$$E' = \frac{75 T}{425} \text{ calorías}$$

El rendimiento térmico práctico es la re-

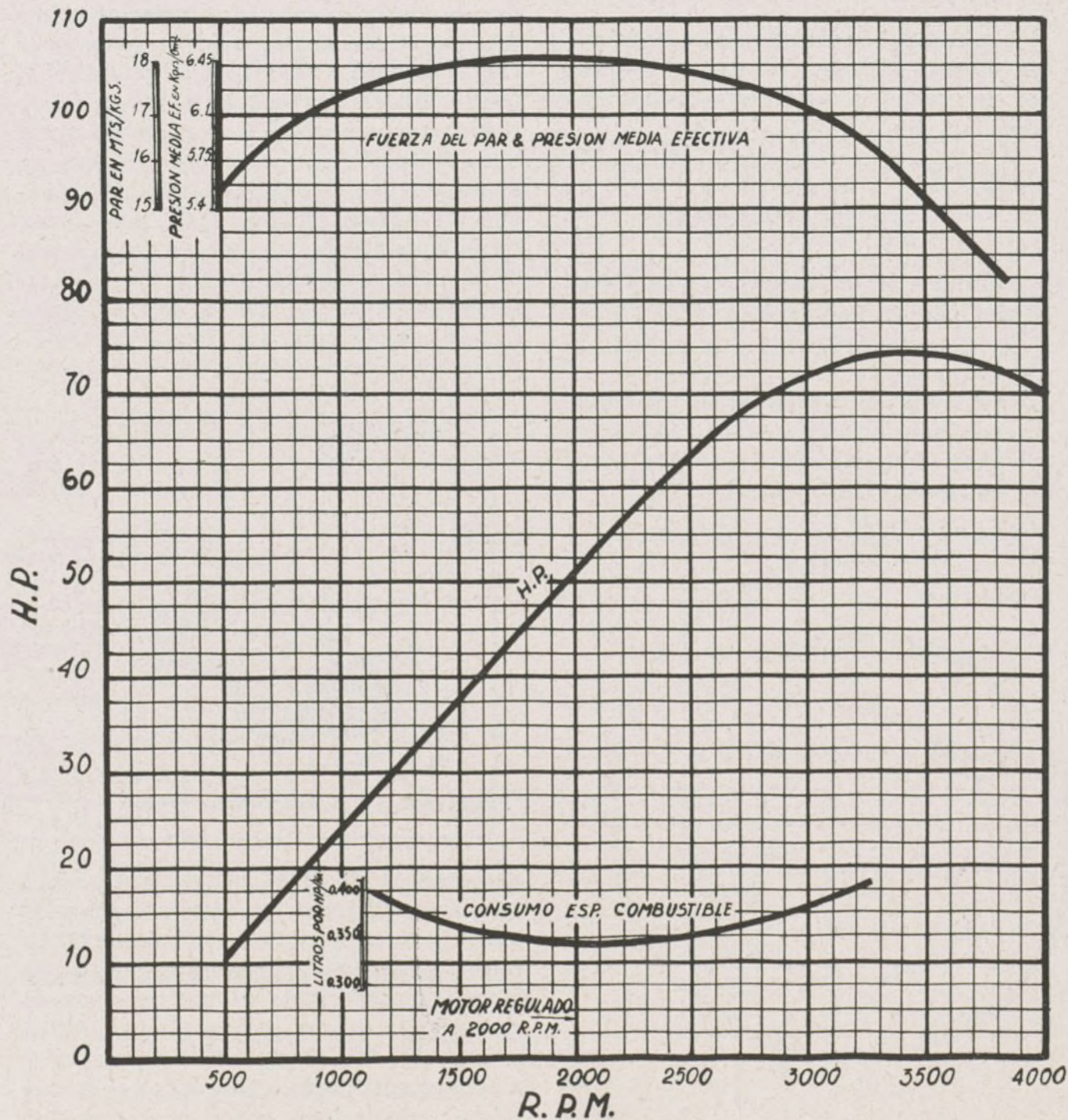


Figura 3

lación entre la energía restituída en trabajo y la energía aportada, luego:

$$\eta' = \frac{E'}{E}$$

lo cual da:

$$\eta' = \frac{635,3}{m \delta L}$$

Para la potencia máxima tenemos un consumo específico de 0,410 litros por HP/hora y la potencia calorífica determinada en un calorímetro da 11.100 calorías, luego:

$$\eta' = \frac{635,3}{0,410 \times 0,744 \times 11.100} = 0,188$$

Pero la energía suministrada al motor por segundo, vale

$$E = \frac{0,410 \times 0,744 \times 73,5}{3,6} \times 11,1 = 69,2 \text{ cal.}$$

La energía producida vale

$$E = 69,2 \times 0,188 = 13,00 \text{ calorías}$$

Y la energía perdida vale

$$69,2 - 13,0 = 56,2 \text{ calorías}$$

Ahora vamos a analizar un poco en que se pierde esta energía. Parte se la lleva el agua de refrigeración. Temperatura de entrada del agua de refrigeración 18,5° C. Temperatura de salida del agua de refrigeración 73,5° C. Consumo en un segundo 0,32 litros. Calorías perdidas por el agua de refrigeración

$$0,32 (73,5 - 18,5) = 18,2 \text{ calorías}$$

Las calorías perdidas por los frotamientos, bomba de agua, de aceite, distribuidor, etc. se miden por la potencia que consume en vacío.

A 3.400 r. p. m. consume: 11 HP., o sea:

$$\frac{75 \times 11}{425} = 1,95 \text{ calorías}$$

Pérdidas por el escape = 292 calorías. Otras pérdidas. Radiaciones; pérdidas por el aceite, combustión no completa, etc. 6,9 calorías.

Con estos datos ya se puede efectuar un balance. Exactamente igual que en contabilidad pero interviniendo cantidades de calor. Así, pues, el balance térmico da:

Energía cedida por la bencina: 100,0

$$\text{Trabajo útil.} \quad \frac{13 \times 100}{69,2} = 18,8$$

$$\text{Pérdidas por combustión incompleta} \quad \frac{3,4 \times 100}{69,2} = 4,9$$

$$\text{El agua de circulación se lleva} \quad \frac{18,2 \times 100}{69,2} = 26,3$$

$$\text{El escape se lleva.} \quad \frac{29,2 \times 100}{69,2} = 42,2$$

$$\text{Los frotamientos absorben} \quad \frac{1,95 \times 100}{69,2} = 2,8$$

$$\text{Radiaciones y pérdidas por aceite} \quad \frac{3,5 \times 100}{69,2} = 5,0$$

$$\text{TOTAL} \quad \dots \quad 100,0$$

Este balance muestra el pésimo rendimiento de los motores de explosión, pues suministrándoles energía por medio de la bencina representada por el n.º 100 solamente aprovecha en nuestro caso 18,8 siendo este valor extraordinariamente alto pues la mayoría de los motores oscila entre 13 y 17.

De la misma manera se puede calcular el rendimiento máximo que da 22,6 % a 2.000 r. p. m.

De todas estas consideraciones se deduce la importancia de una sala de pruebas en una fábrica de automóviles, puesto que es necesario efectuar primeramente un rodaje con el fin de hacer un afinado grosero del motor, y durante esta operación se pueden apreciar la presencia de ajustes fuertes únicamente midiendo la potencia consumida por el motor eléctrico de rodaje.

Por otra parte es necesario comprobar durante la fabricación y al introducir una variante en el motor la influencia de todos los factores que pueden influir en el rendimiento del mismo, y de este modo obtener siempre mejoras que son las que conducen al adelanto y al progreso.

J. U.

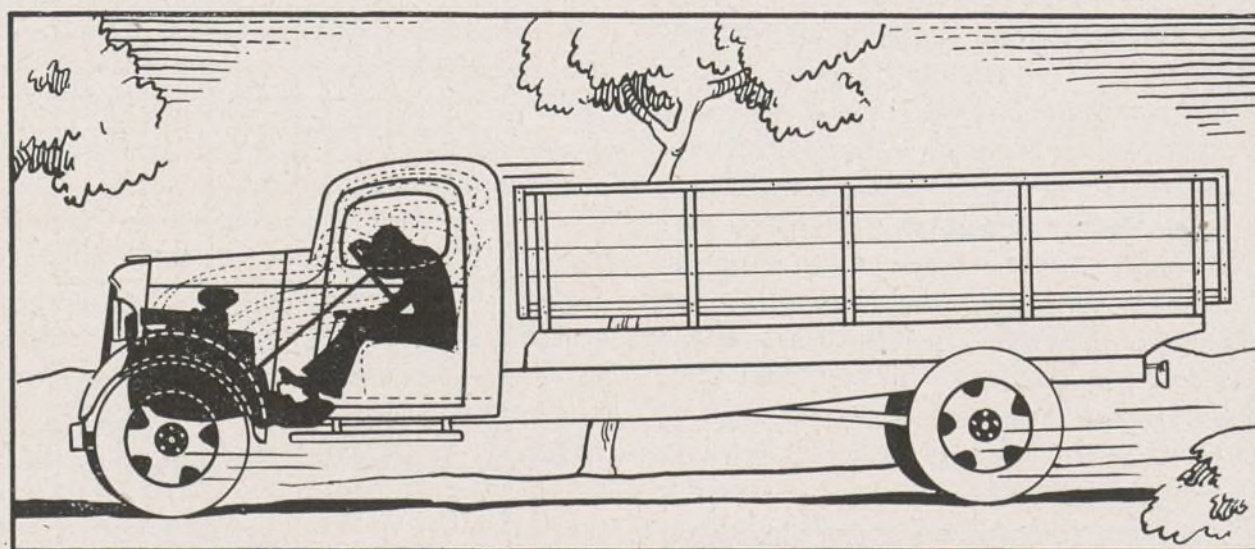
Accidentes de automóvil y el anhídrido carbónico

No todos los accidentes automovilistas que se producen en la carretera son la inmediata consecuencia del exceso de velocidad, el clásico reventón de neumáticos, falsos virajes, torpeza en la aplicación de los frenos, u otra de tantas imprudencias que a fuerza de leerlas en las crónicas de sucesos son de todos conocidas. Frecuentemente hemos oído razonar como causa de algunos accidentes, que en la mayoría de los casos revisten proporciones de extrema gravedad, el sueño, que atacando inesperadamente al conductor, le hace perder momentáneamente el control de mandos,

tras esta vigilia. En forma directa, yo he conocido algún caso en el que no era posible aceptar esta teoría. Se trataba de unos amigos que después de una noche dedicada al más completo reposo, emprendieron un largo viaje interrumpido a las 6 horas de iniciado en un fatal accidente que costó la vida a dos de los excursionistas, siendo para mí motivo de sorpresa y extrañeza, saber se atribuía al sueño del conductor la causa de tan lamentable desgracia.

Mi afición al automóvil y cuanto con él se relaciona, me ha hecho reflexionar en distintas ocasiones sobre esta cuestión, permitiéndome, sin afirmaciones categóricas de las que soy enemigo, admitir la posible existencia de otras causas determinantes de estos trágicos accidentes en la carretera, producidos por fulminante fenómeno inhibitorio que incapacita al conductor durante varios segundos para el gobierno del vehículo. Con todas las salvedades que acompañan mi afirmación y sin pretender en forma alguna darla por cierta, yo admito la posibilidad de que sean las emanaciones de anhídrido carbónico que en grandes cantidades se producen y desprenden en los motores de explosión durante su funcionamiento los que al infiltrarse a través de juntas y resquicios de la carrocería, se acumulan en la atmósfera interior del coche, pudiendo después de algunas horas de respirar su impureza, determinar fenómenos o trastornos de intoxicación cuyos primeros síntomas son los determinantes de este tipo de accidentes automovilísticos.

Para llegar en mis reflexiones a esta conclusión he tenido en cuenta que el organismo humano, es un gran productor de anhídrido carbónico, obtenido como resultado de las continuas combustiones sufridas en las distintas células integrantes de nuestros tejidos orgánicos, estas células retienen en su protoplasma estas impurezas, juntamente con otras procedentes de su normal desasimilación. La sangre arterial entre sus múltiples funciones circulatorias, tiene la de llegar hasta estos pequeños cuerpos celulares



desviándose el coche de su trayecto normal, sin que haya poder humano capaz de evitar la catástrofe. He podido observar en la narración de estos percances, coincida en ellos, la circunstancia de que sobrevienen después de largas horas de viaje ininterrumpido, detalle que naturalmente decide a aceptar como razonable causa del siniestro, el cansancio o sueño experimentado por el automovilista conductor del vehículo

por finísimas arteriolas y a través de la membrana protoplásmica, intercambiar el oxígeno y linfa que arrastra en su torrente, por el anhídrido carbónico y demás productos segregados por el cuerpo celular, con cuyo caudal, la sangre arterial ya transformada en virtud de este proceso en sangre venenosa, se dirige por las veniolas y grandes vasos, a los pulmones en cuyos alveolos, mediante un fenómeno osmótico reali-

zados durante el período de inspiración, los hemáties, fijan el oxígeno de la atmósfera, desprendiéndose libre el gas carbónico en el acto de la espiración. Conocido este sencillo proceso, fácilmente se comprende el peligro que encierra en nuestra vida, mantenernos en una atmósfera sobrecargada de este tóxico, cuyos traidores y terribles efectos a continuación comentaremos.

En la mezcla de gases componentes del aire, el ácido carbónico figura en la insignificante proporción de 0.03%; a medida que en esta mezcla el gas carbónico aumenta, el aire que hacemos pasar a los pulmones, al no poseer la riqueza de oxígeno necesaria, realiza sus funciones purificadoras en una forma incompleta, los hemáties no logran saturarse de oxígeno, conservando en cambio ligeras proporciones de anhídrido carbónico que los empobrecen, en consecuencia la sangre, al circular por sus últimas ramificaciones arteriales, realiza en forma imperfecta el intercambio celular, y después de un cierto número de ciclos respiratorios durante los cuales, los tejidos fijan su oxígeno en forma decreciente, reteniendo en cambio mayores proporciones de anhídrido carbónico, comienzan a manifestarse los primeros síntomas de intoxicación de más o menos gravedad y rápida sucesión, según la cantidad proporcional de tóxico en la atmósfera respirada o duración de permanencia en ella.

Es evidente que según la rapidez con la que actúa el gas carbónico sobre el organismo, los fenómenos de intoxicación revisten caracteres distintos, así por ejemplo en las bodegas donde fermenta el mosto, con desprendimiento de gran cantidad de ácido carbónico, la intoxicación es rapidísima, sobreviniendo la muerte después de experimentar el individuo irresistible sensación de abandono y pesadez, verdadera apariencia de sueño que al perturbar sus facultades mentales le incapacita para ponerse en salvo, la respiración se hace entonces anhelante y por último acompañada de trastornos circulatorios, pone la muerte fin a este proceso. En casos menos graves de intoxicación, tales como los que frecuentemente sufren individuos próximos a calderas, motores y en una palabra, a lugares en los que se realizan combustiones, los fenómenos de intoxicación se manifiestan por pesadez de cabeza, los párpados parecen ser de plomo, costando trabajo mantener los ojos abiertos, a continuación se experimenta fuerte zumbido en los oídos y si el intoxicado no se apresura a salir al aire libre, caerá desvanecido sufriendo inexorablemente aunque con más lentitud, todo el proceso anteriormente descrito.

Siguiendo esta escala sintomática, digámonos así, del proceso de intoxicación por el anhídrido carbónico, llegamos a la conclusión de que no existiendo manifestaciones alarmantes que nos prevengan de sus efectos, en aquellos casos en los que la intoxicación se produce con gran lentitud, tales como los que admito pueden sufrirse en el interior de un vehículo automóvil después de varias horas de marcha, fácilmente puede pasar desapercibida su acción culpándose erróneamente al sueño como causante de los graves accidentes a que puede dar lugar.



EL CAMIÓN: ¡Ten cuidado!... ¿Sabes ya lo que vas a hacer conmigo?... Desconfío de los médicos ineptos.

Invito a recordar a cuantos automovilistas se han visto en la necesidad de hacer largas jornadas de automóvil, si han sentido en algún momento una inexplicable sensación de abandono que con toda seguridad interpretarán como sueño, sin que a nuestro juicio, lo fuera. Los que realmente hayan experimentado esta rara incomodidad considero han estado en peligro de sufrir una verdadera catástrofe, permitiéndome recomendarles para lo sucesivo si esto les ocurre, además de tomar alguna cantidad de leche de vaca en algún punto del camino, por ser ésta un gran antídoto del ácido carbónico, detenga su vehículo unos minutos, pérdida de tiempo que no significa gran cosa al lado de los peligros que el no hacerlo pueden acarrear, y ya en tierra, realicen vigorosos ejercicios respiratorios, después de los cuales manteniendo fuerte corriente de aire en el interior del coche pueden proseguir su marcha con la seguridad de que habrán logrado la desaparición de tan molesta sensación, descartando al mismo tiempo la posibilidad de un grave peligro.

A. U.

Motores

DISTRIBUCIÓN.—Así se llama el sistema previsto de comandamiento de las válvulas de admisión y escape.

En el motor de dos tiempos, hemos visto que por el hecho de efectuar el ciclo completo en una vuelta de cigüeñal, se suprimen las válvulas comandadas y se suplen con lumbreras practicadas al efecto en la pared del cilindro y que quedan libres a cada vuelta del cigüeñal.

En el motor de cuatro tiempos en cambio, se necesitan dos vueltas de cigüeñal para realizar el ciclo y por lo tanto las válvulas entran en acción cada dos vueltas. Entonces la solución clásica para su comandamiento consiste, en el árbol llamado de levas el cual gira a mitad de revoluciones que el motor. Dicho árbol recibe el movimiento del extremo anterior del cigüeñal bien con ruedas dentadas engranando directamente, bien por intermediación de cadena, siendo siempre la rueda del árbol de levas, de doble número de dientes que la del cigüeñal.

Hay dos tipos esenciales de disposición de válvulas: Laterales teniendo su asiento en el bloc mismo de cilindros y a la cabeza y entonces asientan en la culata abriéndose

de arriba a bajo. Al primer tipo corresponde el motor Maratón en construcción y al segundo el motor Chevrolet entre otros.

DIAGRAMA DE LA DISTRIBUCIÓN.— Si en el mismo instante de llegar el pistón al punto muerto inferior de la carrera de admisión, se cerrara la válvula de admisión, pasaríamos a la carrera de compresión con un enrarecimiento inicial y merma de presión al final de la compresión y, en consecuencia en detrimento del rendimiento del ciclo.

Este inconveniente se corrige, retardando el cierre de la válvula de admisión unos 45°, pasado el punto muerto inferior y a pesar que en el recorrido ascendente del pistón tiende más bien a disminuir la aspiración, la inercia de la columna gaseosa en movimiento se encarga, de restablecer la presión atmosférica dentro del cilindro precisamente durante estos grados que retardamos el cierre de admisión.

De manera que la compresión empieza 45° pasado el punto muerto inferior y termina con el encendido, el cual no se efectúa precisamente como antes habíamos supuesto en el punto muerto superior sino unos grados antes, *avance del encendido* al objeto de corregir el efecto de la relativa lentitud de inflamación y lograr que ésta sea completa, lo más cerca posible del punto muerto superior o de máxima presión.

Sigue luego la carrera de expansión o de trabajo útil, la cual termina antes del punto muerto inferior.

El escape empieza 45° antes del punto muerto inferior, al objeto de eliminar en lo posible la contrapresión elevada que tendríamos al iniciarse la carrera de escape. Sigue éste en toda la carrera ascendente y no se cierra la válvula hasta unos 5° pasados el punto muerto superior. Por otra parte la válvula de admisión se ha abierto 5° antes de llegar el pistón a su punto muerto superior, de manera que durante este intervalo de 10° han permanecido abiertas las dos válvulas abriéndose primero la de admisión y cerrándose luego la de escape.

La distribución puede sufrir desde luego ligeras variaciones de acuerdo con las características del motor según sea éste un motor de carreras que gire a alto régimen o bien un motor comercial clásico. A este último corresponde el tipo de distribución del motor MARATON en construcción.

Al objeto de reducir en el diagrama el área de contrapresiones, se hacen las válvulas lo más grande posible y en otros casos se recurre incluso al uso del compresor, hasta la fecha, en motores de carreras casi exclusivamente.

L. G.

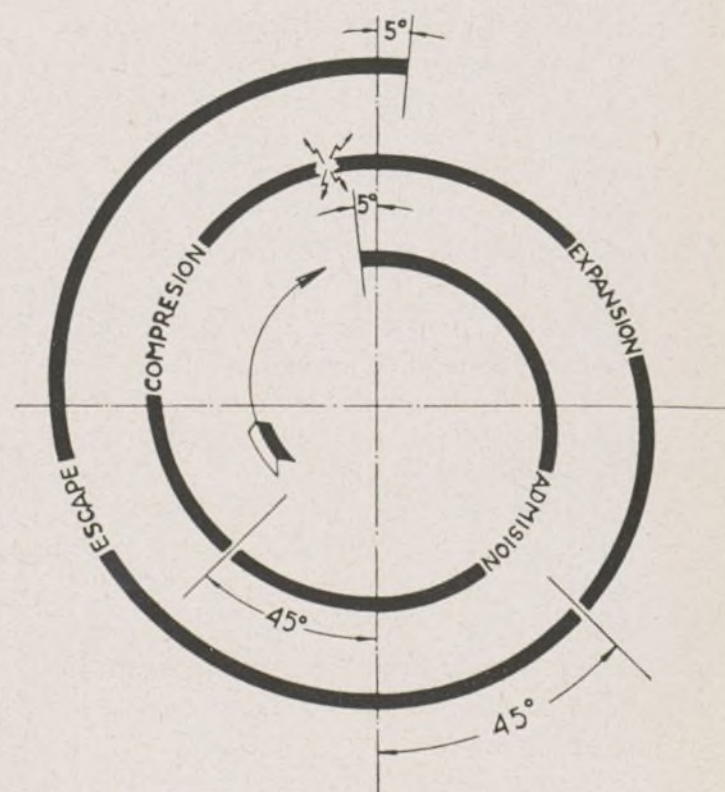
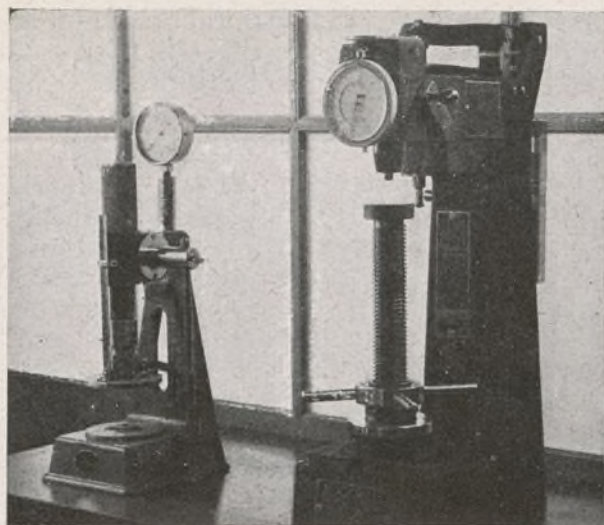
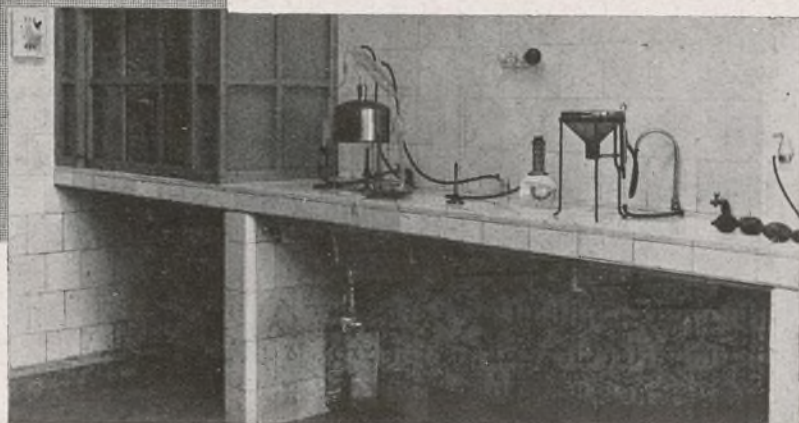
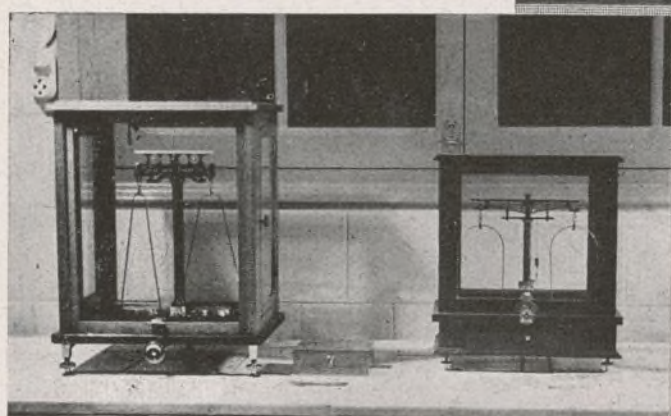
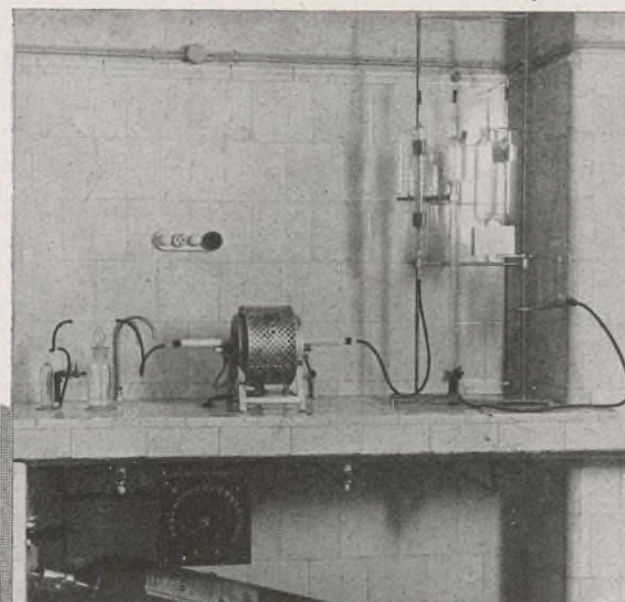


Diagrama de la distribución del motor Maraton

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



El Laboratorio de la C. I. M.



Análisis Técnico

El laboratorio que se ha instalado en la Colectividad Ibérica Maraton tiene por finalidad, el conocer exactamente las composiciones de las aleaciones que forman parte del automóvil y controlar la calidad de los materiales suministrados por las diferentes casas constructoras de piezas del camión nacional.

En su instalación se han empleado los aparatos más modernos, teniendo la particularidad de que todos son de fabricación nacional, siendo algunos de ellos, como el aparato de determinación del carbono, el primero que se fabrica en España.

El laboratorio constará de una parte dedicada al análisis cualitativo de los aceros, otra dedicada al cuantitativo volumétrico (manganeso, cromo, molibdeno) con buretas de envase automático y otra dedicada al análisis electrolítico (cobalto, cobre).

Por otra parte, se ha previsto el estudio de los tratamientos térmicos mediante un horno eléctrico, con el objeto de poder obtener temperaturas hasta 1200° C., el cual llevará su correspondiente pirómetro de precisión, a fin de apreciar las temperaturas con error menor de un 1 %. Como elemento auxiliar, este horno lleva dos cubas con agua y aceite para los temple.

Con objeto de efectuar las pesadas oportunas a los diversos análisis, tiene el laboratorio una sala aparte con una mesa antivibratoria, que está aislada del resto del edificio mediante corcho. En esta mesa están colocadas las balanzas. Existen dos de precisión y una de tipo corriente hasta 2 Kgs. Las de precisión, una aprecia la décima de milígramo (0,0001 gramos) y la otra el milígramo.

Con estos elementos se puede saber con gran aproximación la composición química

de los hierros, aceros, fundiciones, latones, bronce y aluminios.

También se han instalado en el laboratorio algunos aparatos que aunque no son indicados para las investigaciones químicas, se han puesto allí momentáneamente en espera de su instalación definitiva en el laboratorio de ensayo de materiales, cuyo montaje se preve para el futuro. Estos son, un aparato para medir la tensión de los muelles y una máquina de dureza sistema Rockwell. Esta máquina mide la dureza mediante la huella que causa un diamante o bien una pequeña bola de acero de 1/16 de pulgada sobre la pieza, efectuando una presión de 150 Kgs. y 100 Kgs. respectivamente. Una vez se ha efectuado la huella con estas cargas, se lee el tamaño de la impresión y por lo tanto la dureza directamente en un indicador.

El laboratorio de ensayos de materiales, cuya importancia no puede pasar desapercibida, estará provisto entre otras, además de las dos máquinas ya descritas, de una máquina de ensayos universal de 20 toneladas de fuerza, de construcción nacional que se está proyectando en la actualidad.

J. U.



Ventajosas aplicaciones de la fundición en la industria del Automóvil

Un horno eléctrico de fundición instalado por Ford Motor Company de Canadá Ld., empezó a funcionar en el año pasado para permitir fundir cigüeñales de acero en cantidades suficientes para sus motores V-8. Así ha conseguido hoy Ford en Canadá y Estados Unidos una base de produc-

ción que fué considerada anteriormente como imposible, fundiendo en la actualidad cigüeñales comparables por sus servicios y duración a los cigüeñales forjados.

El cigüeñal fundido Ford es alrededor de 4,5 Kgs. más ligero que el forjado debido a la reducción de peso en los cuellos y contrapesos del cigüeñal. El cigüeñal forjado pesa aproximadamente 41 Kgs. en bruto y 30 cuando está trabajado perdiéndose 11 Kgs. en el proceso de mecanización. Se quitan 4 Kgs. por el proceso de mecanización en el caso del cigüeñal fundido. Indudablemente se ha conseguido un considerable ahorro en el coste de la producción.

El metal para la fundición se prepara en un horno eléctrico y la carga consiste en un 40 % de chatarra y el resto de lingotes de hierro, desoxidantes y aleaciones. Toda la chatarra procede de la misma producción de la Compañía en East Windsor y es debidamente controlada por medio de análisis, facilitando este análisis las correcciones necesarias a la fundición.

El horno hace 5 coladas diarias que permite un máximo de producción de 475 cigüeñales que es lo bastante para surtir 460 motores diarios que es el tipo en que corrientemente opera la fábrica. Durante las 24 horas de producción se pueden fabricar cigüeñales para 1.200 motores.

Una vez se ha vertido el acero los moldes se trasladan a cierta distancia en un transportador elevado del cual están suspendidos mediante carriles especiales. Cuando los moldes han tenido tiempo de enfriarse suavemente, la arena se deja caer en un foso usándose arena nueva cada vez, ya que no se puede poner en condiciones necesarias para usarla nuevamente.

La fundición queda en el transportador hasta un enfriamiento mayor y después se separan los cigüeñales mediante herra-

mientas especiales que reducen los choques al mínimo. Cada cigüeñal cuelga de un transportador hasta su limpieza, pulimento e inspección antes de someterlo al tratamiento por calor. La fundición entera de cuatro cigüeñales con las uniones entre ellos y embudos de colada pesa 190 Kgs. Los cigüeñales se pasan por un doble tratamiento de calor en un horno continuo de 18.5 m. de longitud.

Una vez efectuado este tratamiento por calor el cual es automáticamente controlado, los cigüeñales se cargan en el transportador de retorno y son pasados por una cámara de limpieza donde se verifica la primera operación de prueba de sonido para asegurarse de su perfección antes de empezar a trabajarlos. Se toma la dureza Brinell y entonces empieza la mecanización.

Los cuellos se hacen en un torno de modelo especial. Los operarios pasan los cigüeñales desde el torno a un horno vertical de tipo continuo donde se les recuece en ciertas condiciones de tiempo y temperatura. Los cigüeñales se cuelgan en transportadores que los llevan a las máquinas lavadoras y después a las máquinas de rectificar. Posteriormente de ser cocidos los cigüeñales se colocan en bandejas que van sobre transportadores de cadenas y son conducidos a una máquina donde son lavados para reducir la acción corrosiva de las sustancias del molde. Son inspeccionados y comprobados por medio de galgas.

Después de una última inspección los cigüeñales se colocan en cremalleras de un transportador continuo que corre a lo largo de la línea de montaje evitándose con ello el tener un almacén especial y consiguiendo al mismo tiempo que estén siempre a mano de los operadores. Se funde con una exactitud de $\frac{3}{4}$ mm.

Vigilando cuidadosamente los factores del tratamiento por calor los cigüeñales se conservan rectos y su dureza Brinell y propiedades físicas en los límites debidos. La composición del acero fundido es la que sigue:

CARBONO	1-35/1-60
MANGANESO	0-50/0-60
SILICIO	0-85/1-10
CROMO	0-40/0-50
COBRE	1-50/2-0
AZUFRE	0-06 máx.
FOSFORO	0-10 máx.

Debido a la dificultad en trabajar este raro material que puede clasificarse como «Acero al cromo-silicio de alta proporción de carbón y cobre» se emplea utillaje de aceros rápidos especiales.

Las velocidades de trabajo de mecanización han disminuído en comparación con el cigüeñal forjado, pero comparando la cantidad a mecanizar y la dificultad de efectuar esta mecanización resulta aproximadamente el mismo tiempo en uno y otro caso.

La velocidad de corte ha decrecido alrededor de un 55% y la velocidad de penetración de las brocas, mandriles y machos para roscar en un 55%.

Los cigüeñales se someten a una prueba de torsión en una máquina especialmente diseñada para este objeto. Se aplica una torsión de 520 mts./Kgs. en cada sentido, siendo esta torsión 10 veces superior

a la que se somete esta pieza en servicio y alcanza el límite de elasticidad de un cigüeñal forjado del mismo diseño.

Por medio de la dureza Brinell, vemos que la extraordinaria resistencia a la fatiga del cigüeñal fundido es dos veces mayor que la del cigüeñal forjado y esto puede atribuirse a la dureza uniforme del metal desde el interior a la superficie, cosa que no sucede en el forjado, pues presenta una variación en la dureza. Antes del tratamiento por calor, la dureza Brinell del cigüeñal fundido es de 340 a 360 y cuando está terminado, entre 255 y 321 con un promedio de dureza aproximada de 300.

Esta instalación de horno eléctrico, es la primera completamente automática en Canadá. Utiliza electrodos de 10 pulgadas y tiene una potencia de 2.400 KVA.

J. U.



Algo de la nueva fábrica

Si comparamos el proyecto que ya tenemos en vías de construcción en Barcelona de una nueva fábrica de automóviles en gran serie, con las existentes en otros países, especialmente en América, indudablemente, nos encontraremos en bastante inferioridad de elementos, principalmente en lo que a maquinaria se refiere pues hay que tener muy en cuenta, la cantidad de dinero y años de práctica que estas grandes empresas disponen. No hay que olvidar que todo lo que en España se haga a ese respecto, es completamente una cosa nueva.

Nosotros de momento, no contamos más que con una fuerza de voluntad enorme y debemos procurar por todos los medios posibles, hacer que esta improvisación no sea una cosa del momento que vivimos, sino que sea una cosa efectiva y para siempre.

Dentro de las posibilidades nuestras y contando con elementos, que además de la buena voluntad que demuestran tener, cuentan con conocimientos prácticos en el trabajo, y que hasta hoy eran verdaderos *valores ignorados* dentro del pasado sistema, podemos subsanar ventajosamente todas o casi todas las deficiencias que puedan tener los medios que queremos implantar en la producción en grandes series. Creemos y de ello estamos convencidos que saldremos airoso en nuestro cometido, y si no es verdaderamente una fábrica que se pueda comparar con las inmensas de América y Alemania, no por eso carecerá de importancia la nuestra.

Hemos calculado meticulosamente, lo que realmente necesitamos para producir en la cantidad y calidad que el mercado nuestro necesita y vamos a llevar a cabo por primera vez en España el gran sueño de muchos miles de sus habitantes que creíamos no ver nunca realizado en esta tierra, debido a que la mayoría de capitalistas estaban acostumbrados a la ganancia fácil y al negocio productivo y poco arriesgado.

Merece ante todo fijar un poco de atención en lo que representa lo que ya se lleva hecho, el haber movilizad

la mayoría de la industria metalúrgica de Cataluña, sumar y movilizar para nosotros esos *valores ignorados* que más arriba hemos señalado, y que sin la ayuda mancomunada de todos ellos no hubiéramos podido salir adelante en nuestro cometido.

Y ahora que la mayoría de piezas que integran nuestros camiones ya están en nuestro poder es cuando verdaderamente empieza nuestro trabajo. Tenemos ya unos amplios locales donde podemos hacer una buena distribución de todos los elementos que nos hagan falta para nuestra labor, vamos a no escatimar medios para hacer sencillamente una cosa bien hecha, tenemos ya bastantes máquinas y herramientas necesarias para que la producción marche con el ritmo debido y lo que hasta ahora ha sido una utopía sea un hecho real y positivo. Máximo rendimiento y mínimo esfuerzo. Mínimo, en el sentido de que no sea un trabajo agobiador para el hombre, pues teniendo buenos elementos de trabajo se puede hacer mejor labor.

Posiblemente cuando salgan estas líneas ya será un hecho la nueva fábrica, si no completamente lista bastante adelantada. Hemos diseñado una gran cantidad de maquinaria y aparatos especiales que actualmente están en vías de ejecución, aparatos prácticos y que son producto de nuestra experiencia en el trabajo de serie.

Con amplios edificios aireados, buena luz, herramientas de lo más moderno, maquinaria especial para cada trabajo y buenos elementos de comprobación, podemos tener la seguridad de que se hará un buen producto.

Nos encontramos actualmente que debido a las circunstancias que atravesamos, muchos de los materiales que nos hacen falta para la construcción de la nueva fábrica ya no se encuentran en el mercado, especialmente muchos perfiles de vigas y ángulos que nos precisan para las líneas de montaje; y es en bastante la cantidad que nos hace falta. Para la línea de motores, nos precisan una buena cantidad de metros de tubo de acero y que no encontramos en cantidad suficiente, pero a pesar de todos los inconvenientes de la situación, vamos a salir adelante.

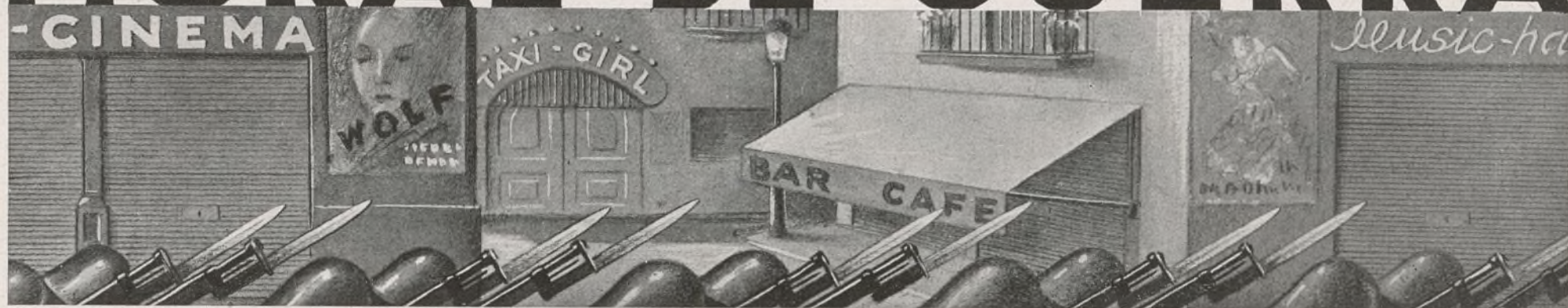
El interés nuestro naturalmente es no importar nada o lo menos posible del extranjero. Para ello, estamos haciendo muchos aparatos exprofeso para ciertas operaciones o trabajos.

Como el tiempo apremia y las necesidades de la guerra no admiten demora, nosotros vamos a adelantar todo lo posible el montaje y hacer que el MARATON salga muy pronto a la calle, y así se inaugure una nueva era para nuestra economía e industria que no tenga que depender más del extranjero y que nuestra moneda pueda ser empleada exclusivamente para las necesidades de la Guerra. Debemos evitar por todos los medios que no dure más tiempo el que ciertos países industriales nos cambien nuestro oro por hierro viejo. Hay que tener presente, que si labramos todos en la medida a nuestro alcance, haremos de nuestro país, un país próspero y fuerte como merece.

VENTOSA

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

MORAL DE GUERRA



La pérdida de Málaga para la causa antifascista ha tenido la virtud de producir una reacción intensa en la entraña del pueblo auténticamente antifascista. Un clamor unánime se ha alzado acusando la indignación, tanto como el dolor, que siente el proletariado revolucionario ante el nuevo crimen cometido por el fascismo internacional. Hasta determinadas esferas de la democracia europea, cuya línea de conducta había sido hasta aquí de suicida indiferencia por los asuntos de España, han experimentado una visible sacudida al conocer la inmolación del heroico pueblo malagueño por las hordas italo-alemanas.

Desde las fábricas, de lo más íntimo del mundo del trabajo, ha surgido justa y enérgica, la voz del proletariado exigiendo a los Comités responsables, al Gobierno de la Generalidad la adopción y puesta en práctica inmediata de todas las medidas necesarias para que la unión de todos los antifascistas sea una realidad pronta e incontrovertible, para que todos los hombres aptos sean inmediatamente movilizados, para que en la retaguardia se cree una moral de acuerdo con el espíritu de la gran tragedia que vive el pueblo español.

Han sido las asambleas de los trabajadores las que han dictado esas consignas a sus representantes en el Poder. El Consejo de la Generalidad se ha hecho eco de ellas y parece dispuesto a llevarlas a la práctica, comenzando por la Movilización cuando escribo las presentes líneas.

Pero no basta con que todos los hombres útiles empuñen las armas. Es preciso además, que no se malogre, olvidándolo, otro anhelo de los trabajadores: Que la retaguardia dé la sensación de que siente y vive la Guerra, que se cree una moral de Guerra.

A esto último quiero dedicar este trabajo. Los obreros de General Motors Colectivizada, en la reunión general celebrada el día 11 del pasado, aún reconociendo que se había repetido hasta la saciedad por Organizaciones e individuos la necesidad de crear una moral de Guerra, coincidieron en que nada hasta entonces se había hecho para lograrla, por lo que estimaron que debía figurar en primer plano de la campaña de propaganda que los trabajadores de Barcelona habían de emprender con el objetivo de plasmar en realidad los anhelos del proletariado revolucionario.

Si vergonzoso puede ser que en lo que llevamos de Guerra y Revolución aún no se haya moralizado la retaguardia, fuera peor todavía que no nos apresuráramos a eliminar de ésta todo aquello que está reñido con los principios más elementales de la ética. Nuestra Guerra no puede confundirse con otras en las que lejos de la línea de fuego se vivía en la despreocupación y hasta en la orgía. Nuestra Guerra es la del oprimido contra el tirano, la de un pueblo defendiendo su libertad y su vida contra el criminal invasor, y quienes dan su sangre generosamente en los campos de batalla son hermanos nuestros, son hijos de ese pueblo que prefieren morir como hombres a vivir como esclavos. En nuestra Guerra es preciso que la retaguardia sienta el dolor, que viva identificada con la tragedia de esta contienda que está desangrando al proletariado español desde el 19 de Julio. En

nombre de una moral de guerra y hasta humanitaria han de desaparecer de la retaguardia todos los motivos de placer y diversión! NO MAS CINES...! NO MAS TEATROS...! NO MAS CENTROS de solaz y regocijo...! El recreo y la alegría, si de verdad nuestro corazón está enlutado, sobran! NO MAS TABERNAS...! NO MAS CAFÉS...! NO MAS PROSTÍBULOS...! El placer, la corrupción, el vicio, deben chocar con nuestra dignidad si de verdad sentimos la guerra y somos revolucionarios auténticos. No se busque el manoseado pretexto de los trabajadores que todo esto emplea. Esos trabajadores, como todos, mujeres y hombres pueden y deben emplear sus actividades en menesteres más útiles a la guerra. El que por su espíritu o por su edad no sirva para empuñar las armas, debe emplearse para construir material bélico u otro trabajo en beneficio de la guerra. Es un ultraje, en fin, a las vidas proletarias segadas por el fascismo, a la sangre derramada por el pueblo en esta guerra sin precedentes, ver constantemente abarrotados los lupanares, los lugares de ocio y diversión, mientras la fortificación de la costa catalana está a merced de un trabajo voluntario. Es un estigma para la revolución que la prostitución, baldón de la sociedad burguesa, aún subsista y aumentada. El Sanatorio de perfeccionamiento espiritual y purificación corporal y una vida más digna que la arrastrada hasta hoy, es lo mínimo que la revolución proletaria debe ofrecer a esas desgraciadas víctimas de la degeneración burguesa y capitalista.

Pero, no debe cesar aquí el bisturí saneador en la retaguardia. No deben ser sólo los trabajadores los que, como viene sucediendo, establezcan esta moral. ¿Es necesario que se diga y que se cumpla la anulación de las clases en el pueblo antifascista? ¿Acaso están batiéndose los trabajadores en los frentes de batalla para que continúen intactos los privilegios del 19 de Julio? Si se entiende que un miliciano cubre sus necesidades con 10 pesetas diarias; si el estado actual de la Economía impone austeridad a los que se juegan la vida en las líneas de fuego, debe copiarse el ejemplo por los de arriba suprimiéndose los sueldos elevados y la duplicidad y hasta triplicidad de estos.

Finalmente. Uno de los medios más eficientes para llevar nuestra causa por los senderos de la victoria, lo puede constituir la puesta en práctica en todas las medidas conducentes a eliminar de la retaguardia lo que ya tenía que haber desaparecido por inmoral y que está en desacuerdo con la honda transformación que está operándose en todos los aspectos de la vida social de España.

PARTHENOS

El «Día de Madrid» ha de ser todos los días
mientras dure el asedio.

(De Solidaridad Obrera)

Recuerdos de Guerra

Deseando escribir algo sobre la Guerra en el presente número, me acude a la memoria la siguiente anécdota de la Gran Guerra.

Cuando la situación de Francia, estaba seriamente comprometida y se encargó Clemenceau del Gobierno de la Nación, alguno de sus adversarios políticos le recriminaba una de sus severas leyes, encaminadas todas ellas a salvar al país, y el célebre anciano, se limitó a decir:

«Antes que Republicano soy Francés». Y como francés obró siempre, y Francia ganó la Guerra.

Si nosotros logramos apropiarnos algo del espíritu que guiaba a Clemenceau al decir eso, y obrando como Españoles, y solamente como Españoles, la Guerra será un triunfo para nosotros. Si recordamos que por encima de todo somos Españoles y que por encima de todas las ideas hay que ganar la Guerra, la ganaremos. Si llegamos a agruparnos todos para combatir al enemigo que tenemos en frente, venceremos, pues además tenemos en nuestro favor lo que no tienen ellos, que nosotros defendemos nuestra tierra, mientras que los extranjeros que con ellos están no defienden más que el mandato del amo que los conduce.

Repito camaradas, si no llegamos a olvidar que somos Españoles por encima de todo y por todo, tened la seguridad que el triunfo será nuestro en breve.

La Guerra, y nada más que la Guerra, debe de ser nuestra única obsesión constante y a ella debemos de anteponer todos los demás intereses y recordar por todos los medios y siempre lo que decía antes: que somos Españoles y nada más que Españoles.

VENTOSA

• • •

Así es el heroico pueblo madrileño

Madrid se está batiendo con un ímpetu asombroso para arrojar de la capital de la República a la morisma, al fascismo bestial y sádico, negrero y mercenario, que destruye una de las ciudades del mundo más admiradas por su cultura e historia.

Madrid es ese, magnífico y valiente cuyos hijos ofrecen a cada instante su vida, generosamente, para que España no perezca en las negruras de un militarismo pretoriano.

¿Cómo han reaccionado todos los sectores ante la agresividad fascista de estos últimos días? Han reaccionado magníficamente; el Estado Mayor alemán contaba con la ola de terror que producirían los bombardeos que una vez más han hecho los pájaros negros al servicio del fascismo Internacional, sobre el casco de la población civil causando víctimas inocentes en su mayoría mujeres y niños, inocentes criaturas que cuán lejos están de sentir, lo que significa los ríos de sangre que corren por nuestro suelo patrio, a causa de un puñado de militares traidores a su patria y vendidos al capitalismo Nacional e Internacional que no vacila ante la destrucción de ciudades enteras, fusilamientos en masas y violación de mujeres y casi niñas en su mayoría, esto y muchas cosas más que horroriza mencionarlo es cuanto a los ojos de las inocentes criaturas han puesto cuantos se llaman «civilizadores» de la humanidad.

Mujeres víctimas de la barbarie fascista quedaron sin esposos, sin hogar, como los niños quedaron sin padres.

Los buitres negros de la aviación fascista pilotados por extranjeros han bombardeado la población civil a mansalva.

Las mujeres que hacían largas colas para adquirir artículos alimenticios fueron ametralladas, bombardeados con explosivos incendiarios los colegios de los niños.

Centenares de víctimas inocentes.

Aun los cañones de los rebeldes disparan a boleo contra la población.

El pueblo de Madrid una vez más heroico, resiste y contraataca. Son los obreros madrileños con sus hermanos de Cataluña y

Castilla con los bravos de la columna Internacional que espanta como maricuelas a los falangistas, requetés, moros, italianos y alemanes.

Pero yo pregunto ¿basta con que Madrid por sí solo, no solamente se defiende sino que contraataque con bravura y eficacia? ¡No!

Toda la prensa de la España leal lo ha dicho, hay que ayudar a Madrid, ¿cómo? atacando por todos los frentes tomando Huesca, Zaragoza, e iniciando una gran ofensiva para la pronta reconquista de Málaga la mártir.

Esto, camaradas, es todo cuanto en mi primer modesto artículo, si es que así se puede llamar, para nuestra revista, me atrevo a escribir. No espero que nada nuevo veáis en él, ni que todos vosotros sepáis ni sintáis como yo, pero es así y toda la pura verdad.

En Cataluña se tenía un concepto muy equivocado del pueblo madrileño.

Cuando Madrid dijo: —¡¡Allá voy!! — echó el resto.

Salud.

U. H. P.

FERMIN RAMOS

• • •

Nuestra nueva Guerra de Independencia

En 1808, el alcalde de Móstoles declara la guerra a Napoleón Bonaparte, invasor de España, dominador de Europa, genio de las batallas, que avanza, toma Madrid, sigue adelante y... pierde la guerra.

Han pasado 128 años. Han «gobernado» España reyes traidores, como aquel cretino de Fernando VII, una reina lasciva y prostituta (Isabel II) y aquellos dos Alfonsos de Borbón, el XII y el XIII; podrido uno; cobarde, vil y degenerado el otro; pasó una república que con velocidad de vértigo gastó cuatro presidentes; agotamos los «pronunciamentos» de generalotes de toda laya, que culminan en el de aquel «garañón rijoso» y embriagado de Primo; vimos repartirse el gobierno, por turnos convenidos a toda la caterva de incapaces de Cánovas y Sagastas, Mauras y Romanones; se pierden las colonias; se mandan a los hijos del pueblo a los degolladeros del Barranco del Lobo, de Annual, de Xauen; se caza a tiros en Barcelona, a los mejores hijos de la clase obrera; y como una luz de amanecer que ahuyenta la larga pesadilla, recibe el pueblo el 14 de Abril, en que «no corre sangre», en que se emborracha la gente de felicidad. Y a los dos años, la sangre «ahorrada» la pierde, ahora, el pueblo, en Asturias la mártir y en todo el «bienio negro», túnel oscuro y doloroso que desemboca en la victoria radiante del 16 de Febrero. ¿Cuánto respira el pueblo? ¡Ni medio año! Se acercaba el 19 de Julio de 1936.

¡Han pasado 128 años! Y henos de nuevo, luchando de Vizcaya a Andalucía, de Extremadura a Cataluña, en una segunda guerra de independencia.

No nos ataca ya una nación sola, más avanzada, además, que la nuestra (los soldados de Napoleón traían los aires de su Bastilla demolida a un ambiente aún feudal); nos atacan tres países que retornan al odio a la cultura y a las quemadas de libros, a la «Santa Inquisición» que hoy recibe los nombres de «campos de concentración» e «Islas Lipari»; en resumen: *tres países fascistas*. Los Queipos y los Francos, figurones de proa, se cuadran militar y perrunamente ante generales que les desprecian y les ordenan en un lenguaje rudo y desconocido, y van a desalojar su despecho y su ira ante los micrófonos y las botellas de Pedro Domecq.

Y ved actuar a estos verdugos para los que un español es sencillamente un «ser inferior» (¡recordad la teoría RACISTA en la que ocupamos un lejano lugar cerca de los centro-africanos!) Así bombardean Madrid y con especial predilección las plazas cuajadas de niños y mujeres y los hospitales. Así entregó Portugal a aquellos compañeros que lograron huir de la primera matanza, para que pudieran ser ametrallados en la plaza de toros de

Badajoz. Así han esperado los aviones de la cruz gamada y los acorazados del «fascio» a la indefensa población civil que dejaba Málaga, para ir aplastando sobre la cinta estrecha de la carretera que bordea la costa como única salida, camino de Almería. Así han lanzado a la morisma atrasada y previamente embriagada, al pillaje, a la violación y al crimen en esas sendas dolorosas de Irún y San Sebastián, de Talavera y Toledo.

¡Basta! ¡Ni una Málaga más! ¡A la ofensiva, camaradas, en todos los frentes! ¡Otra vez a Málaga! ¡Y adelante en Teruel, en Huesca y en Zaragoza! ¡Por Oviedo y León! Y Madrid respirará.

Ninguna confianza en los «reposados señores» de los Comités y Sub-comités de Londres, en los gobiernos «demócratas» «legalistas». Confianza sólo en nosotros mismos (nuestros amigos sinceros, la URSS, Méjico, podrán ayudarnos, no sustituirnos); en nuestra industria de guerra trabajando al 100 por 100; en todo el pueblo que quiere repetir las gestas del 2 de Mayo y Bailén, ¡que se movilicen «quintas» y más «quintas»! ¡En pie el Ejército Regular del pueblo! y al asalto con paso de vencedores. ¡Mando único! ¡Nuestro frente de Aragón no puede permanecer más paralizado cuando Madrid resiste y pide la ayuda del ataque!

¡Y con este mando único (depurado, eso sí, de arrivistas y emboscados) que movilice a una voz todo el ejército regular del pueblo sobre todos los frentes simultáneos, con esto, camaradas, clavaremos en la historia de nuestra España popular el triunfo fulminante de nuestra segunda guerra de independencia!

M. CARRERA

• • •

Unidad de Mando

Se viene repitiendo por todos los sectores antifascistas, y como algo que urge, el establecimiento de una unidad en el Mando o creación de un Mando Único. Como sea que en torno a ello se vierten excesivos conceptos y algunos muy poblados de aviesa intención, bueno será que despejemos de celajes esas palabras y digamos qué entendemos por unidad de Mando o Mando Único.

Para las personas animadas de buena fe, Mando Único y unidad de Mando son expresiones distintas pero con paralela finalidad. Así debía ser, en efecto, si no hubiera a quienes les interesara que la Revolución que pugna por realizar el proletariado español, no sea en intensidad y contenido lo que debe ser. Sin embargo, separemos los conceptos y analicemos cada uno de ellos para conocer la diferencia que hay entre ambos.

Poco después de iniciado el movimiento actual se apercibieron todas las organizaciones antifascistas de que para el más y mejor aprovechamiento de energías, urgía dar una forma orgánica a la fusión realizada por los revolucionarios de todas las tendencias en las barricadas el 19 de Julio. Si al principio cada sector obraba según su propia iniciativa y de forma inarticulada, más tarde, se creó el Comité de Milicias Antifascistas para coordinar los esfuerzos de todos los enemigos del fascismo. Así nació la primera manifestación de la unidad de Mando en Cataluña, y más concretamente, en Barcelona. Centralizado así el Mando se organizaron las primeras expediciones de voluntarios a tierras de Aragón y se hizo retroceder a los facciosos hasta las inmediaciones de Zaragoza.

Ha transcurrido medio año. Ya no se habla de unificar el

Aproximadamente al aparecer este número se cumplirán los 14 años del vil asesinato por las huestes de Anido y Arlegui, de Salvador Seguí, «Noi del Sucre».

Cerebro privilegiado, palabra cálida, acción y táctica revolucionaria, constituía el centro, el nervio, del sindicalismo catalán de su época.

HORIZONTES se honra con este corto, pero fervoroso recuerdo, en este 14 aniversario de la muerte de Seguí.

Mando, sino de establecer el Mando único. Y es preciso que se aclare que un Mando controlado por los diversos sectores antifascistas y apoyado en la técnica profesional de los militares adictos a la causa del pueblo, podría ser una garantía de que la Guerra se decidiera a favor del proletariado español. A esto puede llamarse la verdadera unificación o unidad de Mando. Pero un Mando Único, exclusivamente militar y falto del Control de las organizaciones obreras que plantaron cara al fascismo y, por lo que toca a Cataluña, redujeron en sus propios dominios a los militares sublevados, podría ser el retroceso a una situación de triste recuerdo, y la anulación de aquella personalidad que las organizaciones proletarias han adquirido para regir los destinos del orden social naciente.

Que para ganar la Guerra necesitamos, tanto como movilizar todos los efectivos en hombres y dinero, unificar el Mando que hasta hoy ha estado, por demasiado repartido, incontrolado, de acuerdo. Pero vocar hasta ensordecir que debe crearse un Mando Único, excluyendo de él a los representantes de los trabajadores que dan su sangre en los frentes de combate, al igual que por aniquilar al fascismo, por la instauración de una Sociedad más justa y humana que la anterior al 19 de Julio, no está tan de acuerdo ni con nosotros ni con la hora histórica que vive el proletariado mundial.

Es pedir demasiado que vuelvan las cosas a su antiguo cauce. Si el militar es necesario, y esto es innegable, debe serlo de acuerdo con el pueblo y para servirlo y defenderlo. No hay que olvidar que el militar profesional constituyó siempre y en todos los países una clase privilegiada y divorciada, por tanto, del pueblo productor. Y fuera contribuir a su propia dignificación, conciliarlo, fundirlo con el pueblo que debe defender y del que debe ser una parte más.

He pretendido establecer la diferencia que, de querer, puede existir entre unidad o unificación de Mando y Mando Único o exclusivo. La buena fe del pueblo que acepta como idénticas ambas expresiones del Mando que precisamos crear, no puede sorprenderse posibilitando el revivir de una clase de la Sociedad cuyo amor al pueblo y a España ha demostrado vendiendo, cual Judas, lo que juró defender.

PARTHENOS

• • •

¿DISCIPLINA?

No voy a referirme a la disciplina antagónica impuesta por un «señor» a quien en determinadas ocasiones tuvimos que soportar de una manera más o menos desagradable. Muy al contrario; así es que me cabe hacer constar lo que debe ser la disciplina de hoy, disciplina impuesta por las circunstancias, la que es extraída de la propia revolución triunfante; no es aquella, si comprendemos que las circunstancias son otras y que si son éstas en realidad a las que tenemos que atenernos, cabe exigirla a aquellos compañeros que de una manera irresponsable no la acatan. Hay compañeros hoy, que hacen alarde de pertenecer a esta disciplina por el solo hecho de pertenecer a una organización política o sindical. Pensando así, es como se creen ser responsables. No es todo pertenecer a una organización política o sindical para creerse responsabilizado, hay que ser digno de ella; ¿y de qué modo? Pensando en primer lugar, que las circunstancias son totalmente distintas a las del 18 de Julio y que los hechos así lo reflejan y lo exigen. De este modo conseguiremos de una manera definida comprender lo que se exige para pertenecer a esta «Disciplina».. «Responsabilidad».

Ya en cierta ocasión el compañero Acevedo expuso en unas frases lo que realmente se debe entender por esto que hoy llamamos «Responsabilidad» y el «Trabajar, trabajar, trabajar»; sólo así y si nosotros así lo interpretamos, todos por igual veremos que aquella disciplina es totalmente distinta, y que la revolución nos exige una disciplina, que será la que nos llevará al triunfo. Sólo y exclusivamente acogiéndonos a esta disciplina impuesta por los momentos actuales y de una manera constante, veremos que nuestra fábrica progresa y que sólo así conseguiremos aportar ayuda a la revolución y ver nuestras aspiraciones realizadas, que son las de la causa común.

A. SASPLUGAS

Desde tiempos inmemoriales el obrero ha tenido que sacrificarse para deshacerse del yugo que le oprimía. En tiempos de la Grecia antigua empezó a convulsionarse con más intensidad la clase media, encuadrada dentro de las filas intelectuales y científicas por la fuerte presión que hacía la religión sobre los descubrimientos filosófico-científicos que esta clase daba a la luz del día.

Al crearse este antagonismo entre la Religión y la Ciencia, de la cual fueron testigos nuestros antepasados, no es sino la continuación de nuestra lucha iniciada cuando el Cristianismo empezó a alcanzar poder político.

La historia de la Ciencia no es un mero registro de descubrimientos aislados, sino el relato circunstanciado del conflicto surgido entre dos poderes antagónicos; de un lado la fuerza expansiva de la inteligencia humana y del otro la comprensión nacida de la fe tradicional y los intereses mundanos. Y como la fe y la Religión son una cosa asentada sobre bases vacías y creadas por la ambición y el deseo, la Ciencia por naturaleza es creadora, progresiva y humaniza cuanto más va, al individuo que la practica.

Hay que repasar la historia y en ella veremos que la Ciencia jamás pensó en aliarse con el poder civil, jamás intentó sembrar el odio entre los hombres ni desolar a la sociedad; jamás aplicó los tormentos físicos o morales, ni cometió crímenes para la realización de sus ideales; la Ciencia se presenta pura y sin mancha. Por el contrario en el Vaticano (basta con recordar la Inquisición) las manos que se elevan en demanda de gracia al Infinitamente Misericordioso, están todavía teñidas en sangre.

Con estos precedentes por delante, siempre la Religión aliándose con los milltares en las Cruzadas y en todas las épocas ha ido conquistando posiciones, creando poderes y afianzando su autocratismo amenazando con el castigo de Dios. Mas la Ciencia con su claridad incorruptible ha ido poniendo luz sobre la luz del entendimiento hasta llegar a colocar al hombre en un plano de elevadísima moral y haciéndolos más hermanos mientras el mundo sea mundo.

Esta es la gran batalla que ha sostenido y de la cual nuestra generación irremisiblemente logrará la victoria para que nuestros hijos tengan sus frutos.

Camarada lector, juzga tu mismo los *inmensos sacrificios* que han tenido que hacer nuestros históricos antepasados para abrir el camino de nuestra felicidad.

Hemos pues de perseverar en la lucha, hemos de continuar el sacrificio modesto y sencillo, hemos de prepararnos para el nuevo sacrificio por la construcción de la nueva sociedad, hemos de tener el corazón alto muy alto y henchido de gozo y orgullo. La esperanza, la ilusión, el entusiasmo, todo junto mezclándolo con cariño y amor realizaremos la gran obra, más que humana y dar a una parte del mundo el más rotundo mentis a todos aquellos que todavía dicen que ricos y pobres siempre tienen que haber.

En nuestro país ya no, pero asistiremos a una gran ofensiva por parte de la Religión en otros países como Francia, Portugal, Alemania e Inglaterra para resarcirse del gran quebranto que sufre en Méjico, España y en toda Asia; ante esta ofensiva se oírará con ímpetu arrollador por la gran masa instruída por la Ciencia filosófica y quizás tal vez para siempre, en conceptos históricos la Ciencia vencerá a la Religión.

¿Puede haber alguna duda acerca del resultado del próximo conflicto?...

Todo lo que se basa en la ficción y el fraude será demolido; instituciones que organizan imposturas y propagan falsedades deberán demostrar qué razones tienen para existir. La fe tiene que dar cuenta a la razón. Los misterios serán desterrados por los hechos. La religión tiene que abandonar su imperativa posición, por tanto tiempo mantenida contra la ciencia y la filosofía. Debe existir una absoluta libertad de pensamiento. Y por último como escribió Esdras, cerca de Babilonia «La verdad es eterna y jamás perece; vive y vence siempre.»

J. JIMENO

El viajero observador que haya conocido tierras en plan de trabajo o de estudio, habrá tenido ocasión de constatar hechos como los que voy a relatar, resultantes de legislaturas despóticas y absurdas, y que han prevalecido más en los lugares en que la incultura era la nota de más vivo color.

En un viaje que hice, entre Huelva y Badajoz, y que por la especialidad del trabajo que se ejecutaba, (era el estudio para llevar la energía eléctrica a infinidad de pueblos que estaban sumidos en un atraso tal que no conocían otra luz artificial que las bujías y los candiles), tuve por precisión que visitar los más extraños y apartados lugares, que si no los hubiera visto, jamás hubiese creído que existieran.

En uno de estos míseros pueblos en que su atraso se mostraba hasta en la distracción más vulgar, como es la caza, lo hacían con escopetas cargadas por la boca y disparadas con eslabón y la única arma moderna, la guardaban para cuando viniera el «señorito» arma que nadie se atrevía a tocar; en ese pueblo a que aludo, nadie sabía leer. El único que sabía, era el que hacía de alcalde, y digo que hacía, porque en realidad el alcalde era cierto señor acaudalado que venía de cuando en cuando a cambiar impresiones y dar órdenes a quién ostentaba el cargo. Este era a la vez: practicante y representante de todos cuantos artículos se vendían en aquel villorio. La mayor parte de los rapaces iban descalzos y los mayores sólo conocían las albarcas de goma de neumático. Su conversación era corta pues no podían alargarla mucho por falta de expresiones y muy escaso vocabulario; pero eran al par que rudos, francos y leales como nadie más he conocido; después de los primeros momentos de muy legítimo recelo, se te entregaban de lleno y estaban pendientes de tu conversación como si en realidad fuésemos personas diferentes. No conocían la mentira, pues jamás me engañó ninguno de cuantos conocí. La franqueza suya los perdía, porque abusando de ésta sabían sus señores por mediación de los rastros alcahuetes, sus protestas y sus quejas.

Al cabo de algunas semanas, la tertulia que después de cenar acostumbrábamos a hacer, había aumentado considerablemente. Venían ansiosos de hablar con los catalanes, como ellos nos llamaban, nos admiraban, a pesar de que a ellos les decían que en Cataluña los pistoleros mataban a la gente por las calles con todo descaro, pero nosotros les decíamos que todo eso era un cuento, y les hacíamos ver la diferencia de nuestros sueldos con los suyos de 2.50 Ptas. de sol a sol, y se convencían, pero no osaban pedir porque la guardia civil los maltrataba y los encarcelaba, y callaban y esperaban en silencio, pero con la esperanza firme de que algún día resplandecería para ellos un nuevo sol de justicia.

Las reuniones se hacían más largas porque eran innumerables los temas que se tocaban, todos ellos indicadores de la mayor incultura.

Recuerdo con insistencia, una de las ideas más arraigadas en ellos, era la de que los catalanes querían separarse de España; esta falsa creencia había costado serias discusiones, pero se convencían al fin que era absolutamente erróneo, que sólo servía para fomentar los odios entre las regiones hermanas y aprovecharse de ellos para sus manejos nefastos, la roida, agusanante ancestral y arcaica política española.

Jamás he encontrado un solo lugareño que me mirase mal, o que rehuyese mi presencia, antes al contrario, los mejores sitios y las mejores amistades han sido para el catalán revolucionario.

Y ahora, después de algunos años, la indignación popular ha estallado al fin, la revolución lo va arrollando todo, el sol de justicia con que soñaban aquellos lugareños de Huelva y Badajoz no tardará en resplandecer y verán plasmado en realidades todo aquello que les parecían quimeras. Tendrán trabajo, instrucción, colegios, higiene y todos cuantos adelantos da la moderna civilización y la nueva estructuración social que se le va a dar a España.

Y veo con placer infinito que aquellos leales, francos y honrados campesinos recordarán a aquellos catalanes que años atrás fueron a llevarles la luz eléctrica, que les hablaron de un socialismo redentor, y que no dudasen de que vendría a traerles todo lo que ansiaban y todo lo que les da derecho su calidad de seres humanos.

ACEVEDO

ARTES Y CIENCIAS

EL CIRCO

Película soviética de la Mosfilm

Con motivo de la llegada del vapor RION, cargado con los víveres que la nación hermana manda al pueblo de Cataluña, se celebró un festival en honor a sus tripulantes en el Palacio de la Música Catalana.

Componían el programa, dos películas cortas: «ESTAMOS CON VOSOTROS», una sucesión de vistas, aplaudidas con entusiasmo, de las ciudades, los puertos, los campos, los territorios lejanos del Oriente, en que se ven vibrar los 170 millones del «Continente soviético», siguiendo nuestra lucha con mapas, por medio de los periódicos, en reuniones de fábrica y en mítines centrales en los stadiums rebosantes de muchas decenas de millares de trabajadores, y por otra parte preparando expediciones desde todos los puntos del inmenso territorio para nuestro país. Cuando en el puerto de Odesa se proyecta el embarco del Zirianín y después su descarga en Barcelona, el entusiasmo rayó en el máximo.

La segunda película corta estaba dedicada a las fiestas del XIX Aniversario de la Revolución Rusa, en Barcelona y en Moscú. Los momentos de máxima emoción correspondieron al impresionante desfile de los trabajadores de nuestra ciudad, unidas las banderas de la FAI y ROJAS bajo los acordes de la Internacional y Los Hijos del Pueblo y el paso de las fuerzas del Ejército Rojo ante el Mausoleo a Lenin, en desfiles de tal modo impresionantes por su fuerza, sobre todo las unidades motorizadas y la aviación, que la pasión desbordó la sala con la seguridad de que con un aliado así, pueden atacarnos los fascismos internacionales: «No pasarán». La cámara recogió, discretamente, los rostros de los Agregados Militares italianos y japoneses, que, ciertamente, expresaba todo, menos tranquilidad.

El film base era «EL CIRCO», que es de desear pueda ver toda Barcelona en los cines populares. Un argumento fuertemente social, en que se enfrentan los prejuicios de las viejas naciones capitalistas, aunque sean éstas tan «modernas» como los Estados Unidos, pero diluido en toda la primera parte de la película en unas gratas y sonrientes escenas de circo, donde no falta ni la frivolidad de las «girls» en conjuntos y espectacularidad que nada tienen que envidiar a las super-producciones yankis, pero que al fin se resuelven en cuadros fuertemente impresionantes, de una vitalidad extraordinaria, en que el gozo de vivir en una nueva patria de libertad, llena de optimismo a todos los espectadores.

En resumen, el argumento se desarrolla alrededor de una artista de circo norteamericana que tiene un hijo con un negro. Al descubrirse el «crimen» tiene que huir precipitadamente ante el peligro de un linchamiento de la que «ha deshonrado la raza blanca», y rodando con su «estigma» va a dar a la Unión Soviética, donde obtiene un éxito formidable y se enamora de un compañero del circo ruso. Se interpone a este amor otro artista, compatriota de la protagonista, que la amenaza con revelar la «vergüenza» de sus antiguos amores y ella con una mentalidad capitalista se acobarda y retrocede, hasta que, para salvar una situación difícil del circo, actúa con el artista soviético. El norteamericano, despedido, interrumpe la representación y a grandes voces delata el hecho y muestra el hijo negro y cuando desde la cumbre de su mentalidad espera una reacción de «blancos», encuentra una pregunta «¿y que más?» de todo un mundo

nuevo, para el que el amor no conoce diferencias de raza. Y aquí empieza una de las mejores escenas del cinema, en que en una canción de cuna, todo el público blanco va pasándose amorosamente el niño negro para dormirle, hasta que llega a un hombre de color, que le dice «dichoso tu, que has nacido en tiempos de libertad». La película termina en un magnífico desfile deportivo de la juventud feliz por la Plaza Roja de Moscú.

En esta época de racismo agudo, en que la lucha de razas yanki es un juego ante la ferocidad que reviste en Alemania, es esta una película ejemplar que debería ser ampliamente divulgada.

MARIUS

COMENTARIOS SOBRE EL TEATRO ACTUAL

El Teatro, no podía permanecer ajeno al seísmo que ha remozado profundamente, la estructuración de nuestra sociedad. Llegados hasta él los reflejos de este movimiento, ha evolucionado. Pero esta evolución sólo ha tenido lugar, hasta ahora, en los aspectos interno-social y económico.

El aspecto del Teatro, cuyo comentario nos ha impelido a coger la pluma, es idealmente más elevado y lamentable e inexplicablemente dejado al olvido, cuando es la razón misma de su existencia: nos referimos sencillamente al aspecto ARTISTICO.

Los Teatros, que debieran ser templos, en los que se rindiera culto al Teatro, y a otras Artes complementarias, como la Música, Declamatoria, Pintura, Decoración, Indumentaria, etc., ha sido siempre, y vemos por desgracia, continúa siéndolo, antes que nada un NEGOCIO. Negocio en el que se toman en consideración todos sus aspectos, menos naturalmente, el ARTISTICO. Es una especie de gallina de los huevos de oro, de la que sólo interesan los productos, descuidando la calidad del alimento para quien los engendra, que así de este modo, va languideciendo hasta que acaba por morirse...

La desorganización, excusable en los primeros momentos; el instinto de conservación colectivo obligando a considerar en lugar preferente, el problema de la subsistencia; la anormalidad de los momentos actuales, en que sólo se vive por y para la guerra, junto con la improba labor que representa la total transformación de las facetas teatrales, que han convenido ser estudiadas y resueltas, son los tópicos en que basan sus excusas, los directamente responsables de la situación actual del Teatro.

Pero conviene recordarles, que llevamos casi medio año de reorganización teatral, al cabo del cual, si bien es de lamentar subsista todavía algún centenar de artistas parados, la situación económica, en general, no es precaria, ni mucho menos, casi podríamos afirmar se ha consolidado, según el plan económico impuesto; los artistas, no han regateado, en ningún caso, momento ni ocasión, su voluntad, talento y entusiasmo; la organización burocrática que rige sus destinos, puede ser, por el contingente de sus colaboradores, casi perfecta; las Artes y servicios complementarios, mantienen con el Teatro, la solidaridad y armonía necesarias y por si

todo esto fuera poco, incluso algunos afortunados autores (!) y traductores, han experimentado el raro placer de estrenar sus obras... Todo parece sonreír, pues, en esta Arcadia teatral, al cabo del casi medio año de existencia. La vida actual, lleva grabado el sello de REVOLUCIÓN en todos sus órdenes... y sin embargo, el TEATRO, sigue enquistado en el mismo sitio burgués y adocenado del 18 de julio de 1936...!

La evolución, la etapa constructiva vendrá, según se ve, después. Decimos vendrá, porque no queremos hacerles el poco favor de suponer, que se resignen a vivir como hasta ahora. Además, es que siguiendo por este camino, tampoco vivirían. Nuevos tiempos, costumbres nuevas. Claro que pueden objetarnos, que si «obras son amores», como dice el refrán, los resultados obtenidos hasta la fecha, parecen ser excelentes: Teatros llenos y superávit en Caja. Mas a pesar de todo, ratificamos, que parecen serlo tan sólo. Creer lo contrario, sería pecar de iluso e infantilmente optimista. Porque de trece Teatros que funcionan en Barcelona, sólo tres o cuatro, y aún por el valor o simpatía individual de sus actores, dan un apreciable rendimiento económico, que basta casi, a sostener los demás.

Y lo chocante del caso, es que el éxito se consigue a base de reposiciones de obras, cuya antigüedad sumada, da a veces varias decenas de años. ¿Cuántas y cuántas representaciones de ellas, no habrán visto nuestros padres y quizás también los abuelos?... Y no obstante, se mantienen firmes en el cartel. ¡Palpable y triste demostración de la escasa calidad de la producción media teatral de nuestros días!

¡Si a nuestras costas llegara un extranjero cualquiera, ávido de admirar de cerca la transformación, que para ejemplo del Mundo, se opera en nuestra sociedad y quisiera conocer un exponente tan elevado de la cultura de un país, así ocurre, cuando menos, en el resto del planeta, como es el Teatro, se quedaría asombrado y altamente decepcionado, al constatar, que lo que para nosotros representa no evolucionar, para él, significaría retroceder veinte años de su vida!

Y esto, si bien antes era reconocido como un mal endémico, con todas sus complicaciones en forma de empresarios, favoritismos y conveniencias y que nadie se preocupaba de curar, ahora, desaparecidas las rémoras que dificultaban su marcha hacia la rehabilitación, no es posible ni tolerable, que continúe por más tiempo.

¡Tenemos que dignificar el Teatrol! Mientras se sigan levantando los telones, no podemos sentarnos cómodamente, cruzados de brazos, a esperar esta famosa etapa constructiva, que a los seis meses, ni tan siquiera se vislumbra. Ni las obras cincuentonas, ni los extremos cursis y aburguesados, más censurables éstos que aquéllas, pueden, ni deben ser, el nivel de nuestra cultura teatral. La REVOLUCIÓN se ha hecho para algo más, que para medrar miserablemente, bajo el punto de vista artístico, con los procedimientos de la putrefacta y desaparecida sociedad.

Y la Generalidad de Cataluña, puede y debe hacer, que el actual estado de cosas varíe de rumbo. No otorgando, premios «Creixels» ni «Ignaci Iglesias» a obras de tipo antiguo; no descuidando de su control, la dirección artística del Teatro, sino favoreciendo con premios y concursos, el florecimiento de un nuevo Teatro, moderno, más en consonancia con la evolución del tiempo.

Y si esto, en breve plazo, no les parece posible de obtener, que se haga, mientras, una cuidadosa criba de las obras a representar y si las mejores escogidas no bastaran, que se recurra al Teatro extranjero, con traducciones de excelentes obras, que al paso que servirían para hacernos gustar el verdadero Teatro, serán provechoso ejemplo y enseñanza, donde perfeccionarse, esta nueva savia, que tiene la alta misión de regenerar y dignificar nuestro Teatro.

CRITICON

VELOCIDAD

Todos los cuerpos al trasladarse de un lugar a otro, están dotados de movimiento. El movimiento se mide por la velocidad, que es el espacio recorrido en la unidad de tiempo.

La naturaleza en la misteriosa distribución de sus favores no se ha mostrado generosa con el hombre, concediéndole capacidad para los movimientos veloces. Más bien parece complacerse en nuestra falta de agilidad, que por otra parte observamos prodiga en casi todos los animales, con los que no podemos compararnos en este orden de cualidades, más que de una forma relativa o sea, en proporción a los respectivos tamaños.

Quizás el hombre primitivo, dedicado casi exclusivamente a la caza, empleando como armas la astucia y la habilidad, poseyera estas facultades más eficazmente dotadas. Es posible fuera entonces velocísima y prolongada su resistencia en la marcha, llenos de elegancia y sorprendente precisión sus movimientos, que le capacitaban con ventaja para apoderarse de la presa perseguida. Más tarde, a medida que su inteligencia se fué desarrollando, estas cualidades que suponemos poseía, desaparecieron como aptitudes humanas transformándose en un ser incapaz de recorrer en un día, la décima parte del camino que con cargas, a veces superiores a su propio peso, efectúa normalmente la menos laboriosa hormiga. Esta decreciente actividad física experimentada por el hombre en el transcurso del tiempo, no puede considerarse como un capricho más de la naturaleza, sino más bien, como lógica consecuencia de la vida sedante que se impuso, con la creación y aprovechamiento de medios auxiliares.

En los primeros e inciertos pasos del hombre en la tierra, no concedió importancia alguna al factor tiempo; sus primeras preocupaciones fueron encaminadas al ahorro del esfuerzo físico, razón por la cual, la velocidad no adquirió en la historia del hombre gran impulso hasta después de haber resuelto este esencial problema. El ser humano se movió lentamente en sus peregrinaciones a través de mares y continentes hasta a principios del siglo actual, en cuyo tiempo puede considerarse que comienza la indiscutible supremacía de la velocidad en todos los órdenes de la vida. Hoy nos sentimos orgullosos de nuestros avances en la creación de medios rápidos y sin embargo, no hemos hecho más que dar los primeros pasos en el camino de las posibilidades que la naturaleza nos brinda. Puede decirse que estamos aun en la edad de piedra, en cuanto a velocidad se refiere.

Los automóviles modernos, verdadero alarde de la técnica mecánica lanzados a cuatrocientos kilómetros por hora, las potentes locomotoras arrastrando pesados trenes a ciento treinta, o el hidroplano surcando el espacio a seis cientos por hora, nada significan en el concepto abstracto de «velocidad», ni siquiera el proyectil de cañón, con su impulso inicial de 1400 metros por segundo, lograría conmover la augusta serenidad de la madre-naturaleza, que cuando más, comentaría con irónica sonrisa, lo que nos imaginamos perfecciones y maravillas; es ella, la que posee el prodigioso secreto de la velocidad, la que vive y se mueve con rapidez únicamente admisible por nuestra fantasía, pues solo gracias a ella logramos concebir el movimiento de los astros en el firmamento a razón de más de mil kilómetros por segundo. El recorrido de la luz a tres cientos mil kilómetros por segundo, es algo tan fuera de nuestros alcances, que ni con el auxilio de la imaginación, podemos comprender.

No existe causa que impida al hombre, apoderarse de todos cuantos secretos posee la naturaleza. La Ciencia en su continuo avance, irá desentrañando misterios utilizando leyes universales hasta hoy desconocidas, que permitirán algún día, proyectarnos a fantásticas velocidades en rápidos viajes por los espacios interplanetarios, haciendo reales las visiones presagiadas por el inmortal Julio Verne.—A. U.

son necesarios al cuerpo humano. No cabe duda que los hombres no tardarán en inventar máquinas para fabricar el nuevo pan. Dejará de utilizarse el trabajo manual. Ya tenemos al hombre alimentado. Ahora su espíritu necesita perfeccionarse, y se lanza a correr el mundo. Ya no tiene patria: su patria es toda la tierra. Se siente dichoso, como los dioses del Olimpo. Este montón de papeles, Francisco, es la garantía de la verdadera prosperidad...

Pero a Barré cuesta trabajo convencerle. Por pura cortesía, felicita a su amigo, guarda silencio un instante y luego reanuda la discusión.

—No; no es eso lo que hacía palpar nuestros corazones el 93. Nosotros soñábamos con una hermosa sencillez de costumbres. ¿Qué ganan los hombres con ir desbocados? ¡Fíjate en el sueño tan puro que tiene tu gato! Los griegos no conocían estos vehículos. ¿Y eran más desgraciados por ello? Las máquinas someten a los hombres a un nuevo yugo. Sirven solamente para suscitar la envidia y la competencia. ¡Cuánto más estimo yo ese trabajo manual que tu condenas! ¡Cuánto más próximo a la verdad y a la prosperidad!

Barré parece haber olvidado que sólo es un modesto funcionario del Directorio. Cree estar todavía en el Club de Chaumont. Se siente orador.

—Nosotros, los jacobinos honrados, somos enemigos de esas máquinas. Felipe, yo te aprecio mucho; pero aprecio más aún la verdad. Nosotros somos enemigos de tu invento. Es inútil que corras a sacar la patente. La Revolución está en peligro; pero aún no ha sido reducida a la nada. Si logramos la victoria, destruiremos esos motores. Los bosquecillos de Juan Jacobo que plantaremos vendrán a sustituirlos.

Lebon replica entonces, con una sonrisa alegre:

—Pues bien, si vosotros no comprendéis, puede que Bonaparte comprenda. El u otro... El porvenir.

—Pero ¿y la revolución?

—La Revolución es la que ha despertado en mí el afán de una felicidad común y una inquietud nueva. Su alma está ahí, en esos planos

Barré dejó de discutir. Apreciaba a Lebon, y no quería reñir con él. Exhaló un suspiro y se fué al café a beber un jarro de vino con los contentillos y a despotricar a sus anchas contra los criminales manejos del ciudadano Sieyès. A la mañana siguiente, contrastaba tranquilamente sus medidas, y ya no se acordaba de sabe Dios qué motor diabólico movido a gas.

Felipe Lebon, luego de soplar solemnemente su sombrero para quitarle el polvo, se dirigió a una oficina que olía a cerrado, en donde las plumas de ave chirriaban con tristeza y los escribas hablaban a media voz del desembarco del general Bonaparte. Felipe Lebon iba por la patente de su invento. No oía el chirriar de las plumas ni los cuchicheos. Un motor temible rugía y silbaba: era su máquina, que se precipitaba en el nuevo siglo.

* * *

Felipe Lebon reconoció su invento el 6 de vendimiario del año VIII, o, según el viejo estilo, el 28 de septiembre de 1798. Había inventado un gas para el motor de explosión. Así, noventa años antes de que en las calles de París aparecieran ciertos vehículos prodigiosos, dejábase oír ya en el seno de la Humanidad los primeros ruidos sospechosos.

II

—¡Maravilloso perfume, querida!

—¿Verdad que sí? Es una novedad: «Fin de Siglo».

—¡Cuánto me gusta su vestido. Pero, con perdón, ¿no resultan estos bullones un poco excéntricos?...

—¿Qué me dice usted, querida señora? ¿No ha visto el último modelo del *Journal des Modes*? Ahora todo el mundo lleva bullones así. Hasta la condesa de Montbard. Es «Fin de siglo».

—Los bailes raros se han puesto de moda. Son una mezcla de vals y de galop. Y hasta, que Dios me perdone, del vulgar cancan.

—No. Es un baile nuevo: «Fin de siglo».

—¡Cuando se piensa hasta dónde ha caído el arte!... En el Salón nos dan indescriptibles mamarrachas, en cuestión de pintura: las de ese loco de Cézanne. Ni luz agradable, ni movimiento, ni aun un colorido bello. ¿Y la poesía?... ¿Es posible que no haya oído hablar usted del nuevo genio? Pues se trata de Stéphane Mallarmé. Un pedante ha dicho que este Mallarmé era superior a Sully Prudhomme. Lea esto, es muy interesante para un alienista. Por algo se titula *Divagaciones*. A mi parecer, esto es el fin del arte.

—No lo creo. Sólo es una moda: «Fin de siglo».

—¿Y Clemenceau, adónde ha llegado? Anatole France se ha puesto de parte de los dreyfusistas. Labori se muestra dispuesto a robar él mismo documentos. Eso ya no es proceso: es un escándalo europeo. Las charreteras de un oficialillo han hecho perder la cabeza a millones de hombres.

—Neurosis... Epidemia... Fin de siglo...

—¡Millerand nos prepara otra Commune! Ayer he visto su manifestación. ¡Ese cantar del bandido Pottier!... ¡Esas turbas de incendiarios! Tienen un cabecilla muy joven, que es el más peligroso de todos. Un tal Briand. ¡Y, entre tanto, el Gobierno se preocupa de no sé qué estúpida Exposición! Es necesario que nos unamos todos para luchar contra estos nuevos bárbaros.

—Querido amigo, creo que exagera usted. No son bárbaros, sino más bien unos fatuos. Ya sentarán la cabeza. Antes había la enfer-

medad del siglo. Pues bien: ahora tenemos la de «Fin de siglo»... Un poco de vértigo, y nada más.

—¿Ha visto usted, en el boulevard de los Italianos, un auto de verdad?

—¡Cuatro autos!

—¡Once autos!

—¡Una exposición de autos!... No cabe duda; esto es el fin del mundo.

—No. ¡Es el fin del siglo!

* * *

París acecha con sarcasmo las cifras del calendario. ¡Otro siglo!... París ya no es capaz ni de entusiasmarse ni de manifestar reprobación. Ha visto los cosacos del zar y las camisas de Garibaldi, la chistera de Musset y los cadáveres de los comuneros; ha visto a Balzac y a Bakunin, a Thiers y a Ravachol, a Dumas y al shah de Persia; ha visto la carne de elefante durante el asedio y las lágrimas de Mimí Pinson. Lo ha visto todo. ¿Qué puede guardarle el porvenir, sino aburridas repeticiones?

La República anda ya por la treintena. Ya no piensa en travesuras. Se está formando su hogar. El padrecito el zar va a echarnos una mano. ¡Viva el zar y los pingües intereses!

—¿Cuánto se había hablado del reinado de las máquinas! Pues bien: las máquinas no han acarreado ni la felicidad ni la ruina de los hombres. Las medias y los cañones se han abaratado un poco. Y la vida también. Se ha hecho un poco más fácil enriquecerse y un poco más difícil gobernar el Estado. Pero, en general, por muchos cambios que haya, todo parece seguir igual.

—¡Que griten unos cuantos adolescentes melenudos: «¡Viva la Revolución social!», si les da por ahí! Cuando lleguen a la cuarentena, si no son ministros, es que todos se han vuelto abogados gotosos que pleitean por lo civil, leguleyos entrometidos y aficionados a los pasteles de *foie gras* de Estrasburgo. Hoy el público, indignado, lanza huevos podridos contra el cuadro de un joven pintor. Mañana, el Museo del Luxemburgo comprará este mismo cuadro. La vida está construida sobre bases firmes. Los niños juegan en el parque Monceau. Juegan a la guerra. Tienen sables de madera, banderas y tambores. Dentro de quince años tendrán que ponerse fantásticas caretas contra los gases. Pero eso no lo saben. Ahora tocan fogosamente el tambor. El siglo XIX disfruta plácidamente de sus postrimerías. Nadie le acucia. ¡Que hojee, si le place, los álbumes de fotografías de familia, y que nos aturda intempestivamente con sus anécdotas sobre su borrascosa juventud!

Sólo que, ya veis, el vehículo sin caballos no quiere esperar. Con estrépito irrespetuoso, salta por los bulevares adormecidos. Los viejos jamelgos se encabritan, y las damas, despavoridas, sacan de sus bolsos frasquitos de sales inglesas. El automóvil avanza todo nervioso. Salta como un canguro. Tan pronto se para como da un violento brinco. Llena todas las calles de una fetidez repulsiva. Produce más estruendo que una tormenta primaveral. Es un faetón ordinario, del que se han desenganchado los caballos. Y, obediente a no se sabe qué misteriosa explosión, el vehículo se desplaza, como un ave de mal agüero, a través de las ofuscadas avenidas de París.

Resulta de buen tono burlarse de los automóviles. ¡Qué invento más estúpido! A buen seguro, el motor se estropeará, y, tarde o temprano, el conductor tendrá que ir en busca de unos caballos. Además, el faetón es feo. ¿No es mucho más cómodo, y más seguro, un buen tronco?

Todo el mundo se burla de los automóviles; pero los malditos faetones no dejan a la gente en paz. ¿Qué cantan las estrellas de todos los cafés-conciertos? Cuplés sobre el automóvil:

«Su coche correrá como el viento,
y, al no ver los caballos delante,
dirá la gente con aire burlón;
¡Las caballerías van dentro!»

(Continuará)



« H O R I Z O N T E S »

Redacción y Administración

«COLECTIVA IBÉRICA MARATON»

Mallorca, 433
Apartado 1144

Teléfono 53141
BARCELONA

UN PRODUCTO DE LA REVOLUCION



EL TRABAJO EN LA RETAGUARDIA

MARATON

Ayuntamiento de Madrid

EMPRESA COLECTIVIZADA
T. G. HOSTENCH