

CARTILLA DEL MINERO

CONSEJOS EN ESTAMPAS



OBSEQUIO DE UN MINERO
A SUS CAMARADAS



Se envía gratis a los obreros que lo pidan individualmente y al precio de coste a las empresas.

A LOS MINEROS DE TODA ESPAÑA
Y EN ESPECIAL A LOS QUE TRABAJAN
EN MINAS DE CARBÓN

CAMARADA:

PARA ser buen minero hay que estar dotado de prudencia, serenidad y disciplina. En la mina existe siempre un cierto riesgo.

Hay que trabajar prevenido, pero no amedrentado.

No es más peligroso el oficio de minero que el de navegante o el de ferroviario. Está probado que:

**Mueren al año en el mundo más marinos
y quedan incapacitados más ferroviarios
que mineros**

Pero es bien cierto que la mina ofrece peligros. Quizá por eso es tan atractiva como el mar. Hay quien nace para minero, hay quien no sabe vivir sin el mar...

En tu faena minera, si tienes prudencia, podrás evitar muchos peligros. Toda precaución es siempre poca.

Basta un instante de descuido para que te pueda

ocurrir un accidente o se lo puedas ocasionar tú a otro compañero.

Persuádate de esto:

Los Reglamentos de la minería están sólo
inspirados en tu seguridad personal

Cúmpelos estrictamente. Con toda disciplina. Con todo rigor. Haz que los cumplan los otros.

Tu consigna constante debe ser ésta:

ANTE TODO MI SEGURIDAD

En esta PRIMERA CARTILLA encontrarás un resumen de unos cuantos accidentes que suelen ocurrir con frecuencia en las minas. No son los únicos. Hay muchos más.

Pensando en ti los ha recopilado con algunos consejos pertinentes que te dedica afectuosamente

LA ESCUELA DE MINAS DE MADRID.

Ríos Rosas, 7.

Dibujos del Comité des Houillères de la Loire

EN el enganche del pozo los responsables son el receptor de jaulas y el compuerto. Obedéceles.

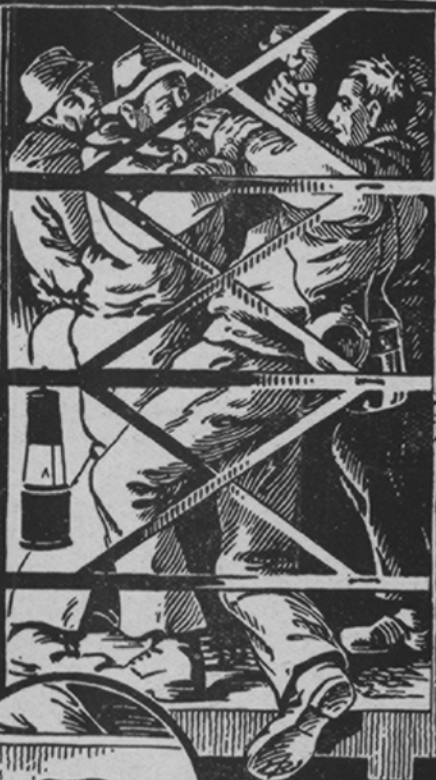
Espera su aviso para entrar o salir de la jaula. De lo contrario, te expones a morir aplastado. El maquinista no te ve y solamente obedece a las señales que le transmite el compuerto desde el enganche. Hecha la señal correspondiente, él te avisará para entrar o salir.

Si te han dado un número de orden, no es por puro capricho, sino para evitar discusiones, para que todos esperen a que les toque su turno.



... por no esperar
el permiso del
compuertero

U NA vez embarcado en la jaula, abstente de discusiones y de reyertas. Todo lo que salga de la jaula, sea una cabeza o un pie, puede quedar segado por la entibación del pozo. Guarda silencio durante el recorrido, y al esperar en el enganche, no hagas ruido, para que el receptor y el compuercero oigan bien las señales del maquinista.

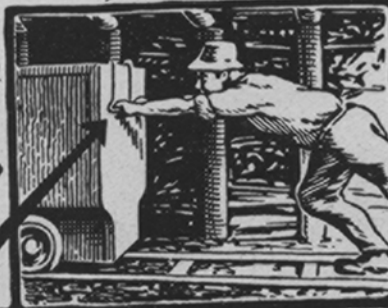


Las reyertas o las bromas en la jaula son siempre peligrosas

YA estás en la mina. ¿Eres vagonero? Entonces empujarás un vagón por los niveles intermedios. Ten cuidado con las manos. No las apoyes en el borde del vagón. Usa el agarradero de protección, como indica la figura. Guarda distancia en la galería con el vagonero que te preceda, para no atropellarle. Si te cruzas con otro vagón, guárecete bien entre dos cuadros de entibación.

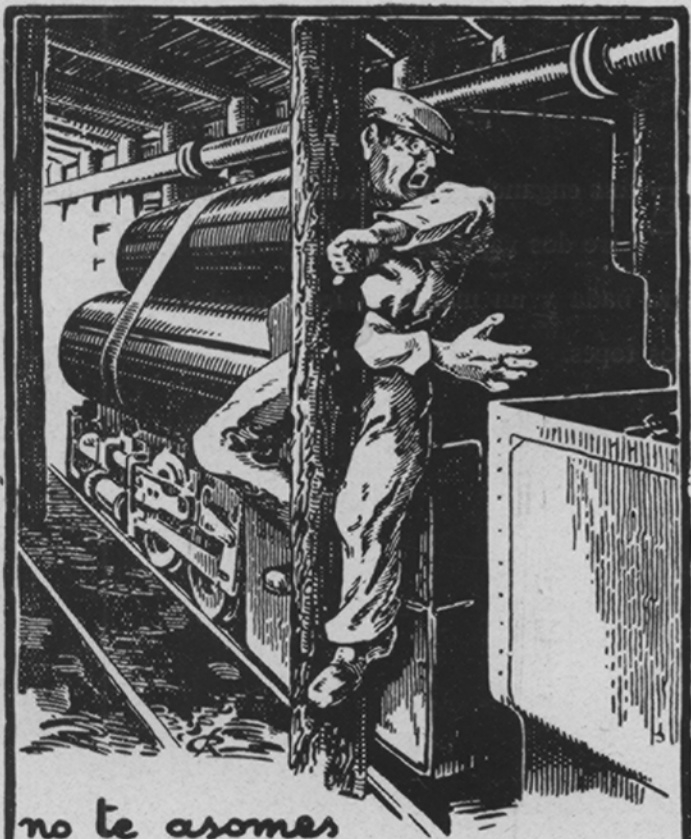


cuidado con
las manos!
Pon siempre
agarrador
como este



ERES caballista? Cuida bien a tu caballo. Si descarrila un vagón del tren que conduces, antes de encarrilarle, desengancha la caballería. Un tirón imprevisto de ésta puede aplastarte entre dos vagones.

¿Eres conductor de locomotora? No te asomes fuera del asiento. Mira lo que puede pasarte.

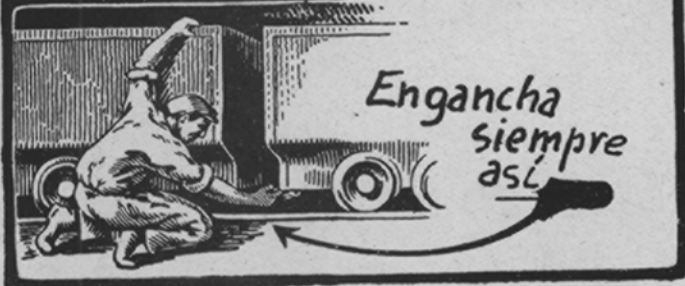


no te asomes
nunca fuera del asiento

ERES enganchador de trenes? No metas la cabeza entre dos vagones. Quizá en varios meses no te ocurra nada y un mal día puedes quedar aplastado entre los topes.



Postura peligrosísima



*Engancha
siempre
así*

S i llevas un vagón a una balanza o a un plano inclinado, no te olvides de comprobar si la compuerta está echada para no precipitarte con el vagón como en la figura adjunta.



Por no
haber
cerrado
antes la
compuerta

ERES enganchador o frenero en la cabeza de un plano inclinado? Es una faena la tuya de seria responsabilidad. Del modo de desempeñarla puede depender la vida de un compañero.

No consientas que nadie circule por el plano, sin haber hecho tú y el otro enganchador al pie del plano las señales reglamentarias.

Comprueba si tu freno está en buen estado. En caso contrario, avisa al Capataz.

Engancha bien el vagón al cable y antes de quitar la barra de compuerta que cierra el plano, espera a que te hagan la señal de frenar y a que tú hayas contestado tu conformidad.

Mira el peligro que corren al pie del plano si se te escapa un vagón.



Antes de alzar

La barra,
engancha
bien La
vagoneta.



TRABAJAS junto a un plano inclinado?

No transites tú por él, ni dejes que otro transite, sin haber visto las señales reglamentarias.

Sin que a la cabeza y al pie del plano estén avisados, es muy peligroso cruzar la vía inclinada o caminar por ella.

es imprudente
transitar por
un plano in-
clinado sin
pedir paso



ERES enganchador al pie de un plano?

Piensa siempre que el cable se puede romper o que se puede escapar un vagón de la cabeza del plano.

Que nunca quede nadie en la placa del pie del plano.



NUNCA CRUCES
EL PIÉ DE UN PLANO
SIN VER SI BAJA UN
VAGON

Si estás profundizando el avance de una rampa para un plano inclinado, no te olvides nunca de poner a la vagoneta el tente-mozo. Es una horquilla que el vagón lleva detrás arrastrando, cuando sube, para que, si el cable se rompe, se hinque en el terreno y haga descarrilar al vagón volcándolo. Sin esa horquilla escaparía el vagón cuesta abajo.

Cuando levantes un vagón descarrilado en un plano, sujeta el cable al suelo con una mordaza amarrada a un piquete. En caso de que el freno no lo sostenga, el vagón encarrilado rodaría hacia abajo y podría aplastarte si la mordaza no lo retuviera.



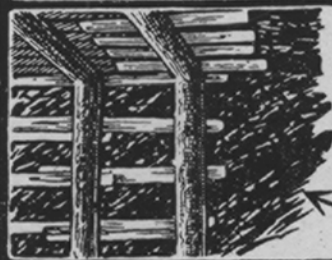
No había puesto el
"tente-mozo"

ERES picador en una guía?

Cuidado con el cielo del avance. No te fíes de su solidez aparente. Haz los *toques* de reconocimiento al techo, al muro y al cielo del tajo. Si no suenan bien no te pongas debajo en descubierto. Enfila unas agujas en cuanto quede hueco delante del último cuadro. Si el terreno es flojo pon embastonada encima; postea tu tajo antes de que el vigilante te lo mande. Un picador ha de tener iniciativa. Tu seguridad ante todo.

En la mina, de cada cien percances que ocurren hay 40 que provienen de caída de piedras sueltas.

Guárdate bien contra ese peligro.



Sobre la última
portada en fila
unas tablas,
como aquí

MANEJAS ya el martillo picador?

No lo desmontes nunca con la barrena apuntada hacia tí. Y asegúrate de que la llave del aire está cerrada. Te expones a que se te clave como un proyectil.

ERES ya entibador? ¡Ah!, entonces tienes larga práctica minera.

Ahí van unos pocos consejos:

Ajusta bien las juntas del posteo.

Aplantilla el cuadro al buzamiento del techo.

La trabanca y los pies de igual grueso.

Entre un puntal y el techo pon siempre una zapata.

Si el suelo es firme socava una balsa y descortez la punta.

Si no lo es, pon antes una solera que sirva de base.

No prepares tu madera al pie del tajo en descubierto.

No des un corte de hacha sin pensar antes en su objeto.

Un corte de más puede dejar falso el posteo.

No apuntes sobre el centro de una trabanca o cabezal del cuadro.

Si recambias una portada, asegúrate antes de la solidez del terreno. Puede haber un bloque suelto apoyado en la portada que quieras quitar.

Desconfía si notas que los cuadros reviran. Se prepara un grave accidente que hubieras podido evitar escapando. Mira lo que le ocurre a este pobre compañero que no se apercibió a tiempo.



Toda la entibacion ha-
bia empezado a torcerse

Si te nombran pegador de barrenos, cumple exactamente todas las prescripciones que te hayan dictado. No tienen por objeto complicar tu faena, sino precaver todo peligro.

Que toda la gente del tajo esté lejos y bien resguardada cuando dés fuego a los barrenos. Las piedras que salgan proyectadas de la voladura pueden llegar muy lejos y alcanzar a alguno que se crea resguardado. Por no dar dos pasos más pueden ocurrir desgracias.



Por no resguardar-
se en un nicho.....

HAY algunos que, teniéndose por más avispados que los obreros prudentes, se agazapan detrás de un vagón creyéndose bien protegidos. Una piedra suelta rebota en la tubería y ahí tienes un caso de herida mortal.



una
vagoneta

es un mal res-
guardo si las
piedras
rebotan.



EL grisú! Este es el viejo enemigo de los mineros. No te fíes nunca de él. No creas a los que dicen que se le nota por el olor, o que avisa *cantando* al burbujear en un tajo. Aprende a reconocerlo con tu lámpara.

Para saber si hay grisú levanta suavemente tu lámpara *con la llama normal* hasta el punto más alto del tajo.

Si la llama se alarga, baja la lámpara **MUY DESPACIO** hasta el suelo y avisa al vigilante. Aquel tajo es peligroso.

Si la llama no se ha alargado, rebájala hasta reducirla a una llamita de 3 mm. Alzando la lámpara entonces al punto más alto del tajo, si aparece una aureola azul, es que hay grisú, en proporción mayor o menor, según sea la altura de la aureola.

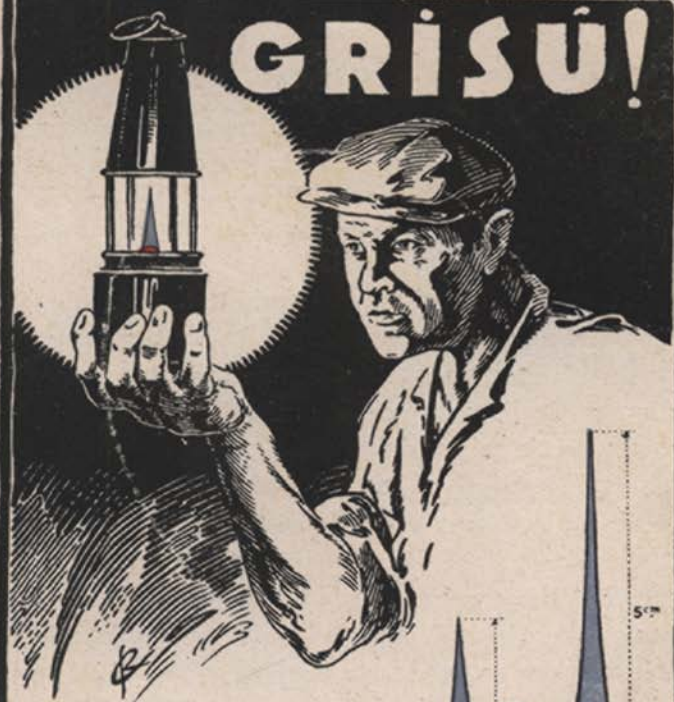
1	%	de	grisú	para	una	aureola	de	1/2	cm.
2	%	"	íd.	"	"	íd.	"	1	cm.
3	%	"	íd.	"	"	íd.	"	2	cm. y 1/2.
4	%	"	íd.	"	"	íd.	"	5	cm.

Baja en seguida la lámpara, **SIEMPRE MUY DESPACIO**, y avisa a los jefes.

TODO TAJO DONDE SE ENCUENTRE QUE HAY 2 % DE GRISÚ DEBE EVACUARSE.

Si se te apaga la lámpara, no la vuelvas a encender en el mismo tajo. Salte pronto y a oscuras a otro sitio donde sepas que no hay grisú. Y no enciendas nunca tu lámpara delante de un tubo de ventilación ni de un escape de aire comprimido.

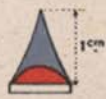
GRISÚ!



0%



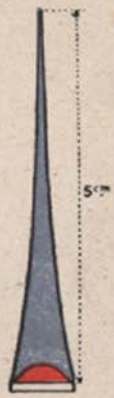
1%



2%



3%



4%

Desalojar el tajo

TE explicaré las razones de tales prescripciones:

No se debe encender la lámpara junto a la boca de un tubo de ventilación, porque la llama, arrastrada por la corriente de aire, puede atravesar el tamiz y encender al grisú del ambiente.

¿Que por qué debes ir bajando tu lámpara muy despacio cuando has encontrado grisú en una campana? La razón es la misma que antes; al retirar bruscamente la lámpara, la llama desciende más despacio que la lámpara y puede salirse del tamiz.

¿Que por qué te han aconsejado buscar primero el grisú con la llama normal? Es muy sencillo. Cuando hay 4 a 5 % de grisú, con la llama normal se te apagará la lámpara, y en cambio, con la llama reducida, la aureola azul subirá hasta el cielo del tamiz calentándolo, sin que se apague la lámpara. Ahora bien, un tamiz calentado al rojo dejará pasar la llama y ocurrirá una explosión.

Ten muy presente todas estas reglas bien sencillas.



la llama
atraviesa la red:
1º. si se encien-
de la lámpara
delante de un
tubo de
ventilación

2º. si
bajas la lám-
para deprisa



3º. si
el tamiz se
calienta al rojo



**Medita un poco sobre estos consejos.
Están dictados para bien tuyo.
No te cuesta trabajo aplicarlos.
Estarás más seguro.
Te evitarás muchos accidentes que pueden causar tu desgracia y la de tu familia.**



C. BERMEJO, IMPRESOR
Stma. Trinidad, 7.-Tel. 31199.-MADRID