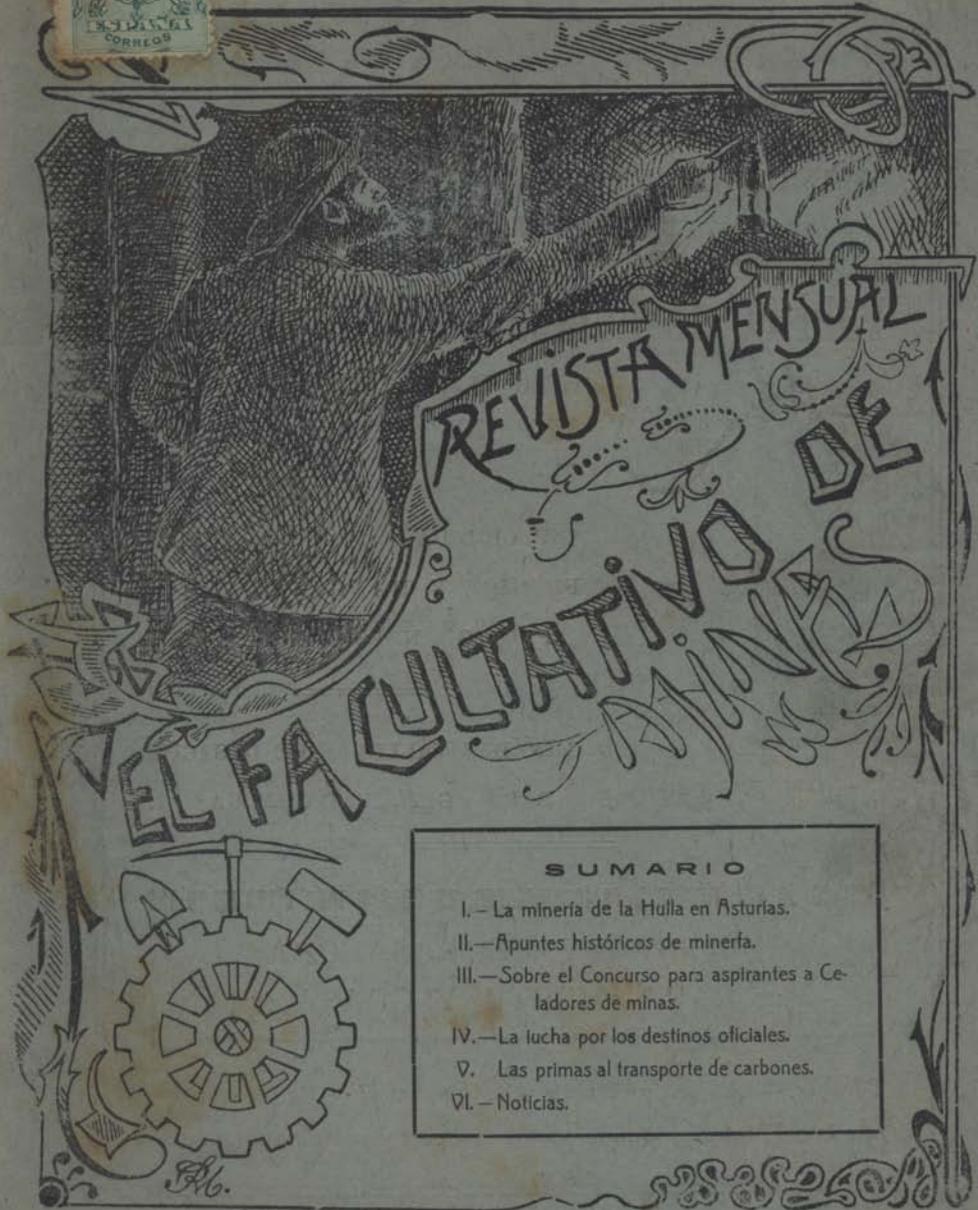


177

REVISTA INDUSTRIAL MINERA.
C. Vadonga, S.

MIÉRES, 1.º de Noviembre

G I J O N.



REVISTA MENSUAL DE CULTIVO DE MINAS

SUMARIO

- I.— La minería de la Hulla en Asturias.
- II.— Apuntes históricos de minería.
- III.— Sobre el Concurso para aspirantes a Ceadadores de minas.
- IV.— La lucha por los destinos oficiales.
- V.— Las primas al transporte de carbones.
- VI.— Noticias.

Ab.

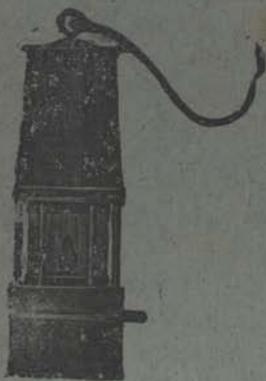
LUIS ADARO

INGENIERO

ALEACIONES Y MANUFACTURAS METÁLICAS

— G I J O N —

Fábrica de Lámparas de Seguridad



GRANDES TALLERES DE FUNDICIÓN
MECÁNICOS :: ZORNERÍA :: AJUSTE

ESPECIALIDAD EN BRONCES FOS-
FOROSOS Y MANGANESÍFEROS
PARA GRANDES RESISTENCIAS

GRANDES VÁLVULAS DE DESAGÜE
:: RETENCIÓN Y PASO, PARA AGUA, VAPOR Y GAS ::

Metales de Antifricción para locomotoras, vagones y toda clase máquinas
JERINGAS Y ENGRASADORAS
:: PARA ACEITE Y GRASA ::

Tubería.—Chapas y barras
de cobre, latón y aluminio

Construcción de aparatos y
piezas sobre dibujo por modelo

EL FACULTATIVO DE MINAS

REVISTA MENSUAL

Año XI :: Núm. 177

1.º DE NOVIEMBRE DE 1922

ORGANO
DE LA FEDERACIÓN DE ASOCIACIONES DE AYUDANTES DE MINAS
Y FÁBRICAS METALÚRGICAS DE ESPAÑA

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN
4 PESETAS AL AÑO
NÚMERO SUELTO: 30 CTS.

DIRECTOR:

P. GARCÍA

ADMINISTRACIÓN:

JUNTA CENTRAL.—Mieres

LA MINERÍA de la HULLA en ASTURIAS

En el número anterior se publicaban las conclusiones de la gran Asamblea celebrada en Oviedo el día 11 de Septiembre, en la que se reclamaba de los Poderes públicos el debido respeto a una rama tan importante de la riqueza de España, como es la minería del carbón, base de la independencia política de la Nación.

Para gestionar la adopción de medidas en defensa de tan vitales intereses, se había nombrado por la Asamblea una Comisión o Junta ejecutiva, integrada por representantes de la Diputación provincial, Ayuntamientos, Cámaras de Comercio, Universidad, Prensa de Asturias, Sindicato Minero, Asociación Patronal de Mineros y Parlamentarios asturianos, cuya Junta comenzó a actuar inmediatamente de su nombramiento.

De dicha Junta, dicho sea de paso, formaban parte nuestros compañeros D. Pancracio García López, como representante de la Diputación, que llevó su presidencia en las gestiones efectuadas en Madrid, y don Francisco García Fernández, Alcalde del Ayuntamiento de Sama de Langreo.

Graves eran las dificultades para lograr que fueran atendidas las aspiraciones de Asturias. Por una parte el desconocimiento de lo que es y significa la riqueza minera de la hulla, entre los gobernantes españoles; por otra la desconcepción en que están los patronos mineros de Asturias, a causa de pasadas contingencias, en que toda España tuvo que saber de ellos; además se suponía en Madrid que el movimiento de Asturias era provocado por esos mismos patronos para lo-

grar un monopolio arancelario, con el natural encarecimiento de los carbones, todo ello, sumado a compromisos adquiridos ya en firme por la Comisión de tratados, y que no era posible rectificar, hacían suponer que sería difícilísimo a la Comisión ejecutiva salir airosa en la defensa de los intereses que la provincia le había confiado.

Comenzó la Junta por situar la polémica en Madrid, aprovechando para ello una defensa que el Ministro de Hacienda hacía del proyecto de tratado, en la cual se menospreciaba la valía de la explotación carbonera y se soslayaba el verdadero sentido del tratado. Siguió la polémica en todos los terrenos posibles y hecha la labor de propaganda necesaria, la Junta se trasladó a Madrid, a parlamentar con el Gobierno, dispuesta a transigir en lo que fuera justo y a sostener lo que Asturias necesita para la normalidad de su vida minero-industrial, en grave peligro si se aprobaba el tratado sin las compensaciones necesarias.

En el proyecto de tratado se reconoce a Inglaterra el dere-

cho de introducir en España un millón de toneladas de carbón, con el precio arancelario de cuatro pesetas la tonelada; se rebajaban los derechos para la introducción de los aglomerados, a 7,50 pesetas en vez de 9 que eran los de la segunda columna del Arancel en vigor, y se respetaba la introducción de todo el tonelaje que se deseara importar, pagando las 7,50 del Arancel actual, es decir, afirmar la importación de hoy, limitada, y favorecer otra para un millón de toneladas.

Si con el derecho de 7,50 se importan mucho más de un millón de toneladas anuales, cuando se rebajaran los derechos se importaría probablemente todo lo que ahora se importa, más el millón de toneladas, con cuya importación la ruina de la minería asturiana era forzosa, quedando únicamente en explotación algunas capas que por sus condiciones especiales, encontraran fácil salida en el mercado.

Como era un hecho la indiscutibilidad del tratado en lo referente al millón de toneladas y a la libertad de importación de todo cuanto se pretendiera importar con los derechos actuales, la labor de la Junta

se concretó a lograr los siguientes objetivos:

1) Evitar la baja de derechos arancelarios para los aglomerados;

2) Tomar las medidas necesarias para que no exista contrabando de carbón, estimulado por la disposición de las cuatro pesetas de arancel. y

3) Lograr compensaciones para evitar los perjuicios derivados del tratado.

En lo referente a la reducción de derechos para los aglomerados, se ha logrado evitar esta reducción, quedando el Arancel en la misma situación que antes del convenio; es decir, pagando 9 pesetas por tonelada de aglomerado que se introduzca en España, debiendo hacer constar que se reducen también los derechos de introducción de la brea, con lo cual se beneficia la fabricación de aglomerados.

Había en Asturias la creencia firme de que al amparo de la rebaja de arancel se procuraría ejercer un contrabando semi legal, suponiendo que la introducción era siempre la que correspondía al millón de toneladas de arancel reducido. Muy difícil sería también repartir ese millón de toneladas entre

los consumidores españoles, ya que siendo una baja que afectaba a toda la Nación, parecía indiscutible que todos los españoles tuvieran derecho a disfrutar de los beneficios de esa rebaja.

Para evitar en lo posible estas dificultades se ha convenido con el Gobierno que todo el carbón que entre en España, pague a su entrada los derechos completos, o sean las 7,50 pesetas por tonelada, quedando luego a resolver a qué importadores se devolvería la diferencia de 3,50 pesetas, para ser abonadas por la Hacienda pública. De esta manera no devolvería la Hacienda más que los tres millones y medio de pesetas de la diferencia de arancel, quedando en absoluto evitado todo contrabando, ya que el abono habría de ser, a la entrada, del total de derechos, quedando únicamente a ventilar a qué importadores o grupo de importadores se consideraría con derecho preferente a la introducción del carbón con derechos reducidos.

Claro es que colocada la cuestión en ese terreno era cosa fácil determinar esto último, ya que no deben tener derecho a beneficios del Poder público

sinó las empresas también de carácter público, y de beneficio general, como Compañías de Ferrocarriles, Empresas de Navegación subvencionadas, etc., pero estableciendo en principio la devolución al público de los beneficios que reciban por menor coste del carbón, es decir, que las Compañías de Ferrocarriles establecerán rebajas de tarifas para los carbones, e igualmente harán las Compañías de Navegación, que se obligarán a reducir los fletes para el Estado en cantidad que compense el auxilio indirecto que reciban. Quedan en principio excluidos de los beneficios de la entrada de carbón, los negociantes e intermediarios, cuyo objeto no es favorecer la economía nacional, sinó realizar beneficios para empresas particulares no ligadas al interés público.

Esto será objeto de reglamentación para evitar todo fraude y favoritismo.

Quedaba el tercer punto, o sea el de lograr compensaciones que eviten la paralización de las minas de carbón, a causa de una mayor introducción del combustible extranjero.

Es evidente que las minas asturianas están vendiendo ei

carbón al precio de coste y por debajo del precio de coste, para competir con los carbones extranjeros, sobre todo en las plazas del litoral. Se está forzando el mercado artificialmente por los extranjeros, produciendo una baja en los precios de los carbones, por dos razones: la primera porque Inglaterra necesita colocar sus carbones a cualquier precio, acudiendo para ello a vender en el extranjero más barato que en su propia casa (dumping) para sostener la normalidad de las explotaciones y conservar favorable su balanza mercantil; la segunda con la esperanza de que al introducir carbón barato en España, se producirá el cierre de muchas explotaciones carboníferas, trayendo como consecuencia una posterior elevación en los precios de sus carbones, con recuperación de sus anteriores pérdidas, ya que el cierre de las minas siempre produce la imposibilidad de abrirlas nuevamente en plazo breve, aunque mejoren los precios, porque el personal de ellas no se improvisa y porque las minas paradas se inutilizan en términos de gran consideración.

Abaratado el precio del car-

bón, cerradas las minas de Asturias por no poder competir con el carbón inglés, lanzados los obreros de las minas a la emigración o cambio de trabajo, habría llegado la hora de la elevación del carbón extraño, cayendo la Nación bajo la soberanía extranjera, que impondría sus condiciones económicas a los compradores, que es como decir a toda la Nación española.

Todas las naciones han considerado el dumping como arma ilegal, y han tomado contra tal sistema toda suerte de medidas de gobierno. Unicamente España toleró durante estos últimos tiempos el dumping del carbón, con el cual se iba empobreciendo la minería de Asturias, ya casi en la ruina, sin que sirvieran para detenerla las primas a los transportes conseguidas también del gobierno por una comisión asturiana en Diciembre de 1921.

Expuesto tal estado de cosas y avisado el gobierno de la gravedad enorme de continuarlas, se preocupó de estudiar las medidas necesarias para proteger a la producción hullera contra las maquinaciones de los importadores a base de

dumping, encontrando por fin la fórmula que dió por terminadas las reclamaciones de Asturias, al mismo tiempo que satisface a toda la minería de España.

Consiste la fórmula en conceder a los compradores de carbón nacional una prima equivalente a la diferencia que exista entre el precio de venta del carbón extranjero y del nacional, en puerto donde se sienta la competencia, evitando con ello el que el comprador prefiera los carbones extranjeros a los nacionales, no por su mejor calidad, que ya sabemos lo que se importa en España, sino por su menor precio, sobre todo en los puertos del Mediterráneo. La cantidad a abonar en concepto de prima será variable, en relación con las alteraciones del carbón extranjero, y desaparecerá en absoluto en cuanto se equilibren los precios de los dos combustibles, elevándose o reduciéndose trimestralmente, con lo cual no tiene razón de ser el dumping, ya que cuanto más bajo sea el precio del carbón extranjero, más alta será la prima de consumo para restablecer el equilibrio.

Y puesto en marcha el sistema de abono de primas, es de suponer que a los compradores de carbón les interese más adquirir el español que el extranjero, ya que con esta compra irá un suplemento o prima de consumo, que reduce el precio para el consumidor del carbón nacional, terminándose con una importación que no tenía otra base que la aversión hacia los mineros asturianos, estimulada hábilmente por los negociantes extranjeros y sus intermediarios.

¿Se ha resuelto con eso la crisis de la minería del carbón en Asturias? Creemos que estas medidas logradas significan un alivio en la crisis, pero no un remedio a la crisis.

No cabe duda de que en Asturias, como acaso en la mayor parte de España, se necesita de un nuevo régimen de trabajo, con herramientas modernas y bien dirigidas, con elementos técnicos directores, capaces e imparciales, y con potencialidad financiera que abarque todas las necesidades de las industrias.

Es posible que si investigamos serenamente cada uno de estos particulares, encontremos

que ni hay herramientas modernas y bien dirigidas, que no existen tampoco—entren todos y salga el que pueda—elementos directores a la altura de las circunstancias, y que las empresas mineras de Asturias, salvo muy pocas, han perdido su capacidad financiera, teniendo que vivir del préstamo, con todas las dificultades que ello supone.

Por eso hay que pensar seriamente en el futuro de la minería de Asturias. Las subvenciones actuales bien están, pero para el porvenir es preciso algo más que subvenciones a cargo de toda la Nación; es absolutamente necesario que las empresas mineras se basten a sí mismas, mejorando sus explotaciones hasta donde fuere posible, instalando los elementos mecánicos adecuados a una buena e inteligente explotación y manipulación de los carbones y estudiando e implantando los medios de transporte que exijan las minas para evitar un encarecimiento absurdo de los transportes, siempre a favor de los concurrentes extranjeros.

Si no se hace esto en la escala que la minería precisa, todo auxilio del Estado será baldío, y al cabo de algunos

años será tal la carga que tenemos que echar sobre toda la Nación, que habría que estudiar si nos convendría enagenar nuestra soberanía y nuestra independencia política, convirtiéndonos en una colonia de naciones más capaces que la nuestra, para que nos proteja y nos explote.

E. D.

—
Escrito lo que antecede, han publicado por periódicos diarios, informaciones relativas al

tratado comercial con Inglaterra, diciendo que en vez de un millón de toneladas de carbón que figuran en el convenio primitivo, se ha reducido esta cantidad a 750.000 toneladas.

Queda subsistente por parte del Gobierno de España la promesa de adoptar las determinaciones ya conocidas para defender al carbón nacional de la importación del extranjero, evitando el dumping que se venía desarrollando en estos últimos meses.

Apuntes históricos de Minería

Las primeras noticias que se tienen sobre la explotación del carbón de piedra en Asturias, datan de fines del siglo XV, en cuya época un religioso carmelita, fray Agustín Montero, descubrió una mina en Castrillón (Asturias) y por encargo del rey cargó dos navíos para Portugal, unido entonces a España.

Desde entonces hasta fines del siglo XVIII, no hay noticias de más descubrimientos.

La hulla, inapreciable venero de riqueza, agente principal para toda clase de indus-

trias, era considerado como mineral de ínfimo valor, cuya explotación se despreciaba o se cedía a personas de otros países, de conocimientos superiores a los nuestros.

Habíamos tenido nuestro siglo de oro de las letras, abundaban las Universidades literarias donde los estudiantes de letras se contaban por millares; pero nuestras riquezas naturales permanecían inexplotadas e ignoradas por falta de escuelas donde se aprendiese a conocerlas y a utilizarlas. La juventud acomodada

casi no se dedicaba a otros estudios que los de humanidades y cánones; vicio nacional que perdura y perdurará, dada nuestra idiosincrasia. Aun hoy ¡cuánta más utilidad reportaría tener Escuelas industriales y menos Universidades literarias!

Entre los hombres extraordinarios que florecieron en España en el último tercio del siglo XVIII, descuella el nunca bastante elogiado D. Gaspar Melchor de Jovellanos, ilustre gijonés; sin duda alguna una de las eminencias que más se distinguieron por su gran talento y poderoso genio. Las obras que ha legado a la posteridad, lo prueban elocuentemente. Escribió sobre todas las ramas del saber humano y en todas manifestó su gran capacidad e inteligencia, superior a la época en que vivió. Fué, sobre todo, hombre íntegro, probo y pasó su vida trabajando por la prosperidad y grandeza del país, con un desinterés desusado en esta época de negociadores. ¡Cuánto no ha decaído la elevación de miras de nuestros hombres públicos!

Más dejémonos de estas consideraciones, a las que nos

ha conducido nuestro natural apego a lo que algún tiempo fuimos.

Era ministro de Marina por aquellos tiempos (año 1789) D. Antonio Valdés, personaje dotado de grandes conocimientos y como empezara a usarse entonces el carbón en los departamentos, dispuso fuese preferido el de Asturias, (al que ya se le habían puesto trabas) al que venía de Inglaterra. Y este fin se encargó a Jovellanos estudiarse y emitirse informe sobre los medios para desarrollar la minería asturiana; y el esclarecido gijonés en su ardoroso afán de fomentar la riqueza nacional, se dispuso a cumplimentar la orden con el mayor celo y entusiasmo posibles.

Hizo desde Gijón varias visitas a lo que hoy llamaríamos zona minera; en la primera salida se dirigió a Pola de Siero, donde vió dos capas que explotaba un inglés; siguió por Nava y Villamayor, reconociendo algunos yacimientos de poca consideración, hasta Ribadesella, encontrando aquí una explotación que también dirigían ingleses. Hizo el segundo viaje por Avilés y Castillón; y en la tercera y más

afortunada visita dió con la zona rica recorriendo Carbayón y Langreo, viendo buenas y abundantes capas, trabajadas algunas por ingleses también. (El que no hayamos vuelto a ver a compatriotas de éstos explotar nuestras minas de carbón, es indudablemente síntoma de la pobreza de las mismas),

Fruto de tales visitas fué remitir a la aprobación de la superioridad una luminosa Memoria en la que se concretaban cuatro puntos o conclusiones, que hoy diríamos: 1.^a Libertad absoluta de beneficiar las minas, a fin de estimular la explotación. 2.^a Construcción de una carretera de Sama a Gijón, para dar salida por mar a los carbones. 3.^a Creación de una Escuela de mineralogía y náutica, que fuese plantel de mineros y pilotos, y 4.^a Protección a la marina para abaratar los fletes.

Aprobada la Memoria por Carlos IV, fué dispuesto se pusieran en práctica las medidas en ella propuestas. Así fué creado, a instancias de Jovellanos el Instituto que hoy lleva su nombre, llamado entonces Real Instituto Asturiano de Gijón, habiendo tenido que

vencer para ello no pocas dificultades y oposiciones; pero gracias a su perseverancia, pudo al fin verle levantado. Desde su creación lo consagró al estudio de las Ciencias exactas y naturales, Mineralogía, Química, Geografía, Navegación, Dibujo, Idiomas. A sus aulas concurren todas las clases de la sociedad. Era su mayor anhelo la ilustración del pueblo.

Para auxiliarle en los trabajos como facultativo fué nombrado el capitán de navío, ingeniero D. Fernando Casado y Torres; vino éste a Asturias en 1792 y propuso como mejor medio de dar salida a los carbones hacer navegable el río Nalón, idea a la que era opuesto Jovellanos, por parecerle poco menos que irrealizable; no se le ocultaron desde el primer momento los muchos inconvenientes de tal empresa y la realidad se encargó de no desmentirle, pero de espíritu conciliador y no desconfiando nunca de los recursos de la Ciencia, accedió a hacer suyo el proyecto de Casado, que consistía en formar un canal de 40 piés de anchura para dos chalanas que debían tener 16 piés de manga, en una de las

orillas del río; limpiar el cauce que se formase y abrir un camino para los caballos que condujeran las chalanas a la sirga. Se hizo el canal, en el que se invirtió con creces la cantidad presupuesta, que era 3,5 millones de reales, pero no el camino de sirga, obra costosísima, por ir el río en muchos sitios al pie de altas peñas, que va lamiendo y socavando.

Transportaban las chalanas como máximo 150 quintales, iban tripuladas por seis hombres que ganaban un jornal de ocho reales. Invertían en el viaje de Sama a San Esteban, tres días, y en subir, doce días. Para subirlas sirgaban cinco hombres por la orilla y y en los rabiones metidos en el agua.

Importaba el gasto de conducción siete reales quintal y un real que costaba el arranque, resultaba en San Esteban a ocho reales. (El precio en aquella época del carbón inglés era cinco reales quintal)

Nada se dice del costo de las obras y chalanas y los gastos de conservación, que eran grandes. En cada temporal de lluvias, sufrían alteración las obras y llenaba el cauce de

materiales de arrastre, obligando a sostener numerosos obreros ocupados en la reparación del canal.

Los desastrosos resultados previstos por Jovellanos, no se hicieron esperar y poco a poco el transporte fué a menos y hubo que abandonar la empresa a los pocos años

Unos 40 años más tarde (hacia 1841) se hizo la carretera llamada Carbonera, de Sama a Gijón, que Jovellanos había indicado como necesaria para dar salida a los carbones de Langreo. Casado había hecho cálculos fabulosos sobre la cantidad transportable por el Nalón, y para transportar igual cantidad por la carretera, decía, no había número suficiente de carros en el país.

No pudo ver ni comenzada esta carretera (pues murió en 1811) el varón ilustre que tanta honra dió a España y a su pueblo natal.

En esta época, 1841, es cuando empezó la explotación con la regularidad propia de la industria.

RAFAEL CAMINAL

Turón, Octubre 1922.

Sobre un Concurso para plazas de aspirantes a Celadores de Minas

Por fin ha sido resuelto el Concurso para las seis plazas de aspirantes a Celadores de Minas, anunciado en la «Gaceta» del 7 de Enero. La Real Orden que publica la «Gaceta» del 9 de Octubre, dice:

«Vista la propuesta del Consejo de Minería:

Resultando que las Cortes al votar el presupuesto vigente, han tenido a bien, en uso de su soberanía, no conceder los créditos que hubieran sido necesarios para realizar un aumento en las plantillas del Cuerpo de Celadores de Minas;

Resultando que el movimiento de escala de dicho Cuerpo ofrece tal lentitud, que suelen transcurrir en general varios años sin que se produzca vacante alguna, por lo cual de concederse derecho a ingresar a los seis aspirantes propuestos por el Consejo de Minería, los que ocupan los últimos lugares

permanecerían larguísimo tiempo en expectación de destino y no ingresarían al servicio del Estado en las condiciones más favorables para desempeñarlo;

Considerando que de aceptarse integra la propuesta del Consejo de Minería se crearían derechos en perjuicio de los muchos futuros Ayudantes Facultativos de Minas, entorpeciendo, además, la libertad que hoy asiste a la Administración para organizar del modo que estime más conveniente al interés público, el ingreso en el Cuerpo de Celadores:

Considerando finalmente que el objeto principal de la Real orden que dispuso anunciar este Concurso era evitar las dilaciones que en la provisión de las escasas vacantes que ocurren se presentan en la práctica y que ese plausible fin puede conseguirse sin los inconvenientes antes señalados, reduciendo

el número de los aspirantes a quienes se reconozca el derecho a ingresar en el Cuerpo,

S. M. el Rey (q. D. g.) a propuesta de esa Dirección general y como resolución al Concurso anunciado en la «Gaceta de Madrid» de 7 de Enero último, ha tenido a bien disponer:

1.º Que se conceda derecho a ocupar las dos primeras vacantes de Celadores de Minas de tercera, oficiales de Administración de tercera clase, con el sueldo anual de 3.000 pesetas, a los aspirantes propuestos en primero y segundo lugar por el Consejo de Minería, que son los Sres. D. Ricardo Guardiola y D. Jerónimo Sánchez Arboledas; y

2.º Que se declare nula la convocatoria del Concurso en lo referente a las cuatro plazas

restantes y sin derecho alguno adquirido a los otros cuatro aspirantes propuestos por el Consejo de Minería.

De Real orden lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Dios guarde a V. I. muchos años. — Madrid 3 de Octubre de 1922.—*Argüelles*.

Señor Director General de Minas, Metalurgia e Industrias Navales.

Lo que esta Dirección general ha acordado hacer público para conocimiento de los interesados en este Concurso, quienes podrán recoger los documentos que presentaron para tomar parte en el mismo, en la Sección de Asuntos generales y de Personal, todos los días laborales, de diez a una.—*El Director general*, R. DE VIGURI.



LA LUCHA POR LOS DESTINOS OFICIALES

Es interesante en extremo la lucha que se desarrolla entre los Cuerpos de Ingenieros Civiles y el de Artillería.

Hace algún tiempo que los títulos de Ingeniero militar fueron asimilados, para los efectos de la industria particular, a los de los Ingenieros civiles, industriales principalmente, y, por lo tanto, los militares pueden dirigir industrias particulares, firmar proyectos, peritar obras, etc., en las mismas condiciones que los civiles.

Esto, en realidad, es justo, ya que justo es que quien tenga capacidad tenga la garantía de que no le han de poner trabas al desarrollo de ella, y concuerda con la opinión de muchos de nuestros compañeros, Ayudantes de Minas, que solicitan la libre dirección de las minas, suponiendo que muchos de ellos harían tan buen papel o mejor que otros de categoría científica superior, que hoy ejercen el monopolio de direcciones.

Con la igualdad de títulos entre militares y civiles para las industrias particulares, se habían conformado—forzosamente—los civiles, y es muy frecuente ver industrias importantes dirigidas por ingenieros militares, procedentes del Cuerpo de Artillería.

Pero ahora ha surgido una grave complicación. Por un R. D. se da a

los ingenieros militares procedentes del Cuerpo de Artillería, derecho a ejercer también los cargos civiles en los escalafones oficiales del Estado; es decir, que un artillero puede ser catedrático de una Escuela, Perito de oficinas de Hacienda, Jefe de un negociado de Fomento, etc.

Y aquí entra lo verdaderamente curioso de la polémica. Para actuar en la industria particular, no hay inconveniente en admirar a competencia, ya que competencia es, a los Ingenieros militares. Pero para las funciones del Estado, siempre incomparablemente menos importantes que las de los particulares, no se debe autorizar a los militares, alegando que no tienen cursadas tantas asignaturas como los civiles y, por lo tanto, que son menos competentes, que es lo que se viene a decir en mucha prosa.

Claro es que quienes hemos pasado la vida en industrias particulares, y sabemos lo que son los trabajos de ellas, damos más importancia a la capacidad verdadera de la persona, que a los muchos o pocos títulos que pueda poseer, demostrativos, en la gran mayoría de los casos, de que sus poseedores han tenido dinero bastante para estudiar muchos años.

Como todo asunto, éste tiene dos aspectos que interesa recoger, para

mejor orientación de los lectores. Uno es el que hemos dicho en las líneas anteriores. Otro el que si los militares pueden disfrutar de los cargos del Estado, desempeñados hasta hoy por los civiles, en justa correspondencia también los civiles podrían desempeñar los cargos que hoy ocupan los militares, y que no se refieran a asuntos propiamente militares, es decir, que también los Ingenieros civiles deberían tener derecho, entre otros, a ser profesores en las Academias militares, en aquellas asignaturas de índole científica general (Matemáticas, Física, Química, Metalurgia, etc.), con lo cual se equilibraría nuevamente la balanza y sería un acto de estricta justicia.

Más en el fondo no se ventila la posibilidad de que civiles y militares sean iguales ante iguales cargos, sino que se pretende siempre que cada Cuerpo tenga sus plazas en el presupuesto del Estado, es decir, que todos los Cuerpos disfruten de los beneficios de estos cargos de escalafón, que, a juzgar por el encarnizamiento que se pone para conquistarlos, deben ser de poco trabajo y mucho provecho. Y véase como muestra lo que ha sucedido con los humildes cargos de Celadores de minas, que en este mismo número publicamos.

Poco a poco la gente se orienta hacia los destinos oficiales, acaso poco retribuidos en general, pero seguros

y de ningún desgaste cerebral, y claro es que toda intromisión de elementos ajenos o concordantes para el disfrute de esos puestos, es considerada como ataque a presuntos derechos adquiridos por el sólo hecho de poseer el título de una Escuela determinada, y esto que sucede en el pleito de militares y civiles, es lo que sucede también entre civiles solamente: Se lucha por los puestos de la burocracia del Estado. En la industria particular, donde se trabaja y se responde de lo que se hace, no hay inconveniente en admitir la competencia, pero en lo que se refiere al del Estado, hay que respetar los puestos de cada cual, sin perjuicio de aumentar las plantillas con la creación de innumerables organismos en los que más se entorpece que se facilita la vida de la Nación.

Y así estamos llegando en España a tener la burocracia más compleja e inútil del mundo, y con ello damos la sensación de acotamiento de cargos con vistas al monopolio exclusivo.

¿Es verdad, señores Ingenieros de minas? ¿Es cierto, señores Ayudantes de minas?

*
* *

La lucha por la posesión de los cargos oficiales se ha resuelto, por esta vez, a favor del elemento civil. Han intervenido casi todos los políticos de España, y la campaña para lograr la rectificación de las disposiciones an-

teriores, fué de lo más activo que se ha conocido.

He aquí el texto del R. D. de rectificación:

«El decreto de 16 de Septiembre de 1895, que lleva la firma del insigne Cánovas del Castillo, recogiendo preceptos de las leyes de presupuestos del 96 y del 95, dió ocasión para que los jefes y oficiales del Cuerpo de Artillería obtuvieran, al terminar sus estudios, el título de ingenieros industriales.

»Así vino haciéndose desde entonces, sin dificultades en su ejecución, aunque dirigiendo dichos jefes y oficiales numerosas obras industriales de carácter particular.

»El decreto de 11 de Noviembre próximo pasado dió lugar a interpretaciones que han podido o querido darse a algunos de los preceptos, y suscitado diferencias o rozamientos con otras clases y organismos distintos del Cuerpo de Artillería, y dignos de consideración, y a fin de dejar bien definida y delimitada la esfera de acción en que habrán de moverse el Cuerpo de Artillería y los ingenieros industriales, que reciban su título en los centros oficiales, el presidente del Consejo tiene el honor de someter

a la sanción de Su Majestad el siguiente Real decreto:

»Artículo primero. Dentro de la esfera privada o particular, seguirá permitiéndose el libre ejercicio de la profesión a los ingenieros industriales, civiles, lo mismo que a los jefes y oficiales del Cuerpo de Artillería que obtengan el título correspondiente, del ministerio de la Guerra.

»Artículo segundo. Los cargos oficiales industriales dependientes del ramo de Guerra, serán ejercidos exclusivamente por jefes y oficiales de Artillería, y los de carácter industrial, dependientes de otros ministerios, excepto el de Marina, se proveerán con ingenieros civiles.

»Artículo tercero. El ministerio del Trabajo, Industria y Comercio, previos los asesoramientos o informes necesarios, examinará o determinará todos los cargos que hayan de considerarse como oficiales del Estado en relación con el comercio, la industria y aquellos, y que habrán de proveerse por ingenieros industriales civiles.

»Artículo cuarto. Quedan derogados cuantos reglamentos y disposiciones se opongan a este decreto.

»Dado en Palacio, a 30 de Octubre de 1922.»



Las PRIMAS al TRANSPORTE de CARBONES

La "Gaceta" publica la siguiente Real orden del ministerio de Fomento:

1.º Se hace extensiva a los carbones minerales de producción nacional transportados por los ferrocarriles económicos de Asturias y Cantábrico, que forman la línea de Oviedo a Santander, el derecho a percibir la prima de tres pesetas por tonelada, concedida a los carbones embarcados en los puertos españoles con destino a puertos del mismo litoral por los Reales decretos de 16 de Junio, 11 de Septiembre y demás disposiciones en vigor.

2.º Lo documentación que los productores habrán de presentar al solicitar las primas de transporte se ajustará a lo dispuesto por los Reales decretos citados y las Reales órdenes aclaratorias de 20 de Marzo y 7 de Octubre último, en lo que afecta a la procedencia y destino de los carbones.

3.ª Para substituir a las certificaciones de la Aduana de salida, exigidas a los carbones embarcados, deberán

acompañar los solicitantes una certificación de la hoja de expedición del carbón transportado, librada por la Compañía del ferrocarril y visada por el interventor del Estado en la explotación.

4.º En ningún caso podrá solicitarse una prima de embarque posterior para un cargamento que haya disfrutado de la de transporte por ferrocarril. Los carbones que se transporten por la línea de Oviedo a Santander, para ser embarcados acogiendo a los beneficios de las primas, no disfrutarán de la que se establece por la presente disposición, y así se declarará en las solicitudes de petición de prima de embarque.

5.º La inspección, en cuanto se refiere a la exactitud de los datos y veracidad de los documentos, será solicitada en todo momento por los productores a los ingenieros de las jefaturas de Minas y del Negociado de combustibles minerales del ministerio de Fomento. Toda transgresión de las disposiciones dictadas y el solo intento de alcanzar la duplici-

dad en la percepción de las primas anulará para el infractor el derecho a disfrutar de ellas en lo sucesivo, y será castigada con una multa equivalente al duplo de la prima solicitada.

NOTICIAS

CARGO DE CONFIANZA

Muestro muy querido amigo el Presidente de la Federación de Asociaciones de Ayudantes de Minas, D. Felipe Fernández Luna, ha sido destinado como segundo jefe del personal de Correos, cesando en el cargo de Jefe de Negociado en el Ministerio de la Gobernación.

Conocida la seriedad y corrección de nuestro Presidente, no es de extrañar que con motivo de los recientes acontecimientos en el Cuerpo de Correos, le hayan conferido un cargo de tan gran responsabilidad y trabajo, en el cual no dudamos ha de dar muestra de su bien ponderado espíritu de justicia.

Le deseamos muchas satisfacciones en su cargo.

EXPORTACIÓN DE CARBÓN ASTURIANO A ITALIA

Por la Sociedad Metalúrgica "Duro-Felguera", ha sido enviado a Génova (Italia), un cargamento de carbón (1.800 toneladas) para una prueba

de gasificación en la Fabrica de Gas de aquella ciudad, en competencia con el carbón inglés.

De resultar la prueba, bajo el punto de vista científico, es posible que se estudie la forma de colocar carbones de Asturias en Italia y acaso en otros puertos del Mediterraneo.

LOS ARTÍCULOS DE NUESTROS PENSIONADOS

El "Boletín de la Junta de Pensiones", correspondiente al pasado mes de Septiembre, se dedica íntegramente a reproducir artículos de nuestros compañeros pensionados en el extranjero, publicados en EL FACULTATIVO, utilizando también los clichés ya conocidos, que se han remitido a Madrid, a solicitud del Sr. Madariaga, Director técnico de los pensionados.

Ello prueba la importancia que se da a los trabajos de los Ayudantes de Minas, pensionados, a quienes felicitamos por esta honra que se les hace en una publicación oficial como la mencionada.

SALUDO

Hemos tenido el gusto de saludar en Oviedo a nuestro muy querido amigo D. Manuel Lecuna, competente y digno Ayudante de Minas, con residencia en León, que ha pasado en Asturias algunos días.

MEJORÍA

Después de sufrir una grave enfermedad en uno de los principales ór-

ganos del oído, ha experimentado notable mejoría nuestro buen amigo y compañero, D. Manuel Piedra Menéndez, vocal de la Sección de Mieres.

Nos alegramos mucho.

NATALICIOS

Han visto aumentado el número de sus hijos, nuestros compañeros don Agustín Vazquez Martínez, D. José García Losa y D. Ramón Laviades Hevia, los dos primeros residentes en Mieres, y el último en Figaredo, sien-

do satisfactorio el estado de sus esposas y recién nacidos.

A todos ellos damos la más cumplida enhorabuena.

FALLECIMIENTO

Nuestro querido compañero D. Angel Alvarez Morilla y su distinguida esposa, pasan por el agudo dolor de haber perdido para siempre a su hijo Román.

Reciban los afligidos padres, por tan infausto suceso, la expresión más sincera de nuestra condolencia.

JOAQUIN SOLDEVILLA

SAMA DE LANGREO

VAGONETAS Y ARMADURAS :: COCINAS DE TODAS CLASES

RUEDAS DE ACERO

BUJES PARA CARROS :: CERRAJERÍA EN GENERAL

|| RODAMENES DE ||
|| TODAS CLASES ||

PORTLAND EXTRA "TUDELA-VEGUÍN"

INSUSTITUIBLE PARA TODA CLASE DE TRABAJOS

Correspondencia al Administrador Delegado

OVIEDO

Tablas para el Trazado de Curvas

NUEVO MÉTODO

POR

RAFAEL CAMINAL MÚGICA

AYUDANTE DE MINAS Y FÁBRICAS MEZALÚRGICAS

Precio: 1,50 PESETAS

Los pedidos al autor: HULLERAS DEL TURÓN.—Santullano

B. AZA Y COMPAÑÍA

G I J Ó N

Cables de acero.— Lámparas de seguridad para minas y toda clase de accesorios para las mismas.
— Vasos de fabricación alemana.— Redes y Redines.
— Alambre de hierro galvanizado y de espino.— Puntas de París.— Tubería y accesorios de todas clases.
— Tejidos metálicos extrafuertes para cribas y lava deros de carbón.— Enrejados de alambre.— Herramientas en general para minas y ferrocarriles.— Especialidad en palas de acero.— Solicítense precios.

ALMACÉN: CARRETERA DE LA VIZCAINA

APARTADO 79

TELÉFONO 971

2551 SOCIEDAD ANÓNIMA INDUSTRIAL ASTURIANA

FÁBRICAS DE MOREDA Y GIJÓN

ACEROS MODELADOS MARTIN SIEMENS Y ELÉCTRICOS, DE
CUALQUIER PUREZA Y PARA TODA CLASE DE PIEZAS,
HASTA 20 TONELADAS DE PESO

MATERIAL PARA MINAS, FERROCARRILES
Y TRANVIAS

RUEDAS DE ACERO

RODAMENES DE RODILLOS, TUBO Y CAZOLETA

APARATOS DE FRENO PARA PLANOS INCLINADOS

ENGRASES EN BRUTO O FRESADOS

BARRAS DE MINAS

CARRILES

PUNTAS :: ALAMBRES :: ESPINO

DIRIGIR LA CORRESPONDENCIA AL DIRECTOR DE LAS

FÁBRICAS DE MOREDA Y GIJÓN

APARTADO 23.

GIJÓN

EL FACULTATIVO DE MINAS

REVISTA MENSUAL

ÓRGANO DE LOS AYUDANTES FACULTATIVOS DE MINAS

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN. } Año 4 pesetas.
Número suelto 0,30

		INSERCIÓN	Año
TARIFA DE ANUNCIOS. }	Plana entera	15	120
	Media plana	8	72
	Cuarto plana.	5	48

PAGO ADELANTADO

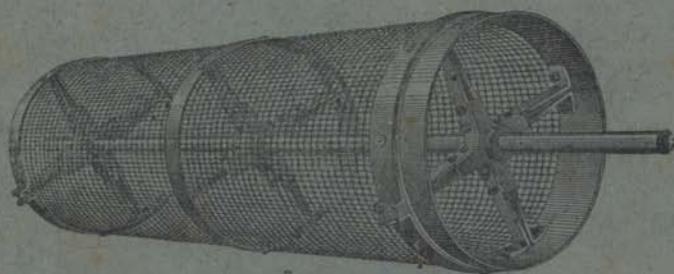
DISPONIBLE

Tejidos Metálicos Extrafuertes

PARA MINERÍA Y APLICACIONES INDUSTRIALES

CHAPAS PERFORADAS
DE HIERRO, ACERO, LATÓN Y COBRE
PARA LAVAR Y CLASIFICAR MINERALES

GUARNICIONES
DE CHAPAS Y TELAS MECÁNICAS EXTRAFUERTES
PARA TROMELES Y CRIBAS



FÁBRICAS RIVIÈRE

FUNDADAS EN 1854

BARCELONA
Ronda San Pedro, 58

CASA EN MADRID
Calle del Prado, 4