

229

MIÉRES, 1.º de de J

Revista Industrial Minera.  
Goyandonga, 5.

G I J O N



REVISTA MENSUAL

EL FA  
CULTATIVO DE



SUMARIO

- I.—A nuestros lectores.
- II.—La Asociación de A. de M. de Asturias, solicita un puesto en el Consejo del Combustible.
- III.—Actividad de las Asociaciones de Ayudantes de Minas.
- IV.—Debemos elevar la cuota.
- V.—La calidad del carbón asturiano.
- VI.—Nuevas conferencias del señor Patac.
- VII.—El carbón nacional y los buques pesqueros.
- VIII.—Noticias.

Plb.

# Sociedad Anónima ADARO.-GIJON

## Fábrica de Lámparas de Seguridad

### Talleres de Fundición y Mecánicos

REPARACION DE TODA CLASE DE MAQUINARIA

ESPECIALIDAD EN BRONCE FOSFOROSO

BRONCE MANGANESO PARA GRANDES RESISTENCIAS

BRONCE ALUMINIO, BRONCE CONTRA LOS ACIDOS

Herrajes para ferrocarriles, tranvías, buques, automóviles, etc

### SECCION REPRESENTACIONES

Maquinaria y herramientas en general

PALAS-TUBERIA-LIMAS-COJINETES Etc.

### Aparatos de salvamento para minas

#### "PROTO" y "SALVATOR"

Motores eléctricos, alternadores, transformadores

Rodámenes para vagonetas de minas

= Cables metálicos de acero =

Aceros para herramientas, minas, canteras, etc., etc.

#### MARTILLOS PERFORADORES

Metales blancos de ANTIFRICCIÓN purificados con fósforo y manganeso

**PARA LOCOMOTORAS, VAGONES Y MAQUINAS**

# EL FACULTATIVO DE MINAS



REVISTA MENSUAL



AÑO XVII - NÚM. 234

1.º DE JULIO DE 1927

ÓRGANO  
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

## A NUESTROS LECTORES

Con este número termina la vida de EL FACULTATIVO DE MINAS, que durante los 17 años de su existencia ha defendido los intereses morales y materiales de los Ayudantes y Capataces de Minas y Fábricas metalúrgicas.

Así como la Asociación asturiana de Ayudantes y Capataces de minas se ha renovado, poniéndola a tono con las necesidades de los tiempos, era precisa una renovación de su órgano periódico, y aunque las Juntas Centrales que se han venido sucediendo deseaban acometer la reforma de EL FACULTATIVO DE MINAS, las circunstancias aconsejaron el aplazamiento de ella hasta hoy que se ha juzgado posible la modificación tan deseada.

EL FACULTATIVO DE MINAS deja paso a una nueva revista mensual, que se denominará «MINERÍA», cuyo primer número aparecerá en 1.º de Agosto próximo, y que será enviada a todos nuestros anunciantes y suscriptores en las mismas condiciones que hoy, en tanto la Asociación de Ayudantes de Minas y Fábricas metalúrgicas de Asturias, delibera y acuerda sobre las nuevas tarifas que han de regir para anuncios y suscripciones, una vez terminados los compromisos actuales.

En las páginas de EL FACULTATIVO DE MINAS quedan trazadas concretamente las aspiraciones de la clase de Ayudantes de

Minas y Fábricas metalúrgicas de Asturias y sus deseos de contribuir a la prosperidad general de la Nación. La nueva revisora seguirá las huellas de la que desaparece y será el portavoz de una clase trabajadora, hoy en pleno conocimiento de lo que vale y de lo que puede valer en el concierto de quienes dedican su vida al trabajo.

Y deseando a quienes fueron sus lectores, redactores y colaboradores, la mayor suma posible de felicidades en lo futuro, termina su existencia EL FACULTATIVO DE MINAS.

---

## La Asociación de Ayudantes de Minas de Asturias solicita un puesto en el Consejo del Combustible

*Dé acuerdo con lo aprobado en la última sesión celebrada por la Junta Central de la Asociación de Asturias, se ha cursado al Excelentísimo Sr. Presidente del Consejo de Ministros, la solicitud que reproducimos a continuación.*

“Excmo. Sr. Presidente del Consejo de Ministros.

Excmo. Sr.: Los que suscriben, D. Francisco García Fernández y don Pancracio García López, Ayudantes de Minas y fábricas metalúrgicas, Presidente y Secretario general, respectivamente, de la Asociación de Ayudantes y capataces de Minas y fábricas metalúrgicas de Asturias, a

V. E. acuden para exponerle con los debidos respetos:

Que los titulares denominados Ayudantes y Capataces de minas constituyen, dentro de los trabajos de la minería, un núcleo de trabajadores intermedios entre el puramente obrero manual y el de los Ingenieros directores, estando a cargo de los Ayudantes y Capataces la interpretación de las órdenes de los Ingenieros, la presencia constante en los trabajos, el sostenimiento de la disciplina entre el personal obrero, y la realización de todos los esfuerzos directores precisos para que la explotación se efectúe en las debidas

condiciones de economía, seguridad e higiene;

Que este núcleo de trabajadores no manuales, perfectamente definido, y distinto de los demás trabajadores de las minas, procedente todo él de las Escuelas especiales que el Estado sostiene, no está representado hasta ahora en ninguno de los organismos creados por el Estado para estudiar y resolver cuestiones relacionadas con la producción y el trabajo, puesto que ni los organismos denominados obreros ni los de índole patronal tienen relación alguna con el grupo constituido por los Ayudantes y Capataces de minas, los cuales, mediante su Asociación profesional, que representamos, intervienen en los asuntos peculiares de su clase y los generales relacionados con la producción de la riqueza minera, como lo han demostrado, entre otras ocasiones, informando ante la Comisión para el estudio de la industria hullera de Asturias;

Que siendo esta cuestión bastante distinta según se la estime desde el punto de vista puramente obrero, o desde el patronal, tiene, además, el del

consumidor y otros, entre ellos el que nosotros sostenemos, divergentes de los patronales y los obreros, pero que no podemos apoyar oficialmente por no tener representación adecuada para estos fines;

Que siendo el Consejo Nacional del combustible organismo creado para, entre otros cometidos, el de estudiar cuanto se relacione con los combustibles nacionales, trazando normas para la mayor prosperidad de la industria hullera, sin desatender tampoco los demás intereses nacionales íntimamente ligados a ella, por muchos conceptos, y teniendo en dicho organismo representación los elementos patronales y los obreros manuales, falta la de quienes realizando funciones de dirección y mando, son factor muy importante y numeroso en la explotación de las minas, como V. E. puede comprobar por los medios que estime oportunos, y que, por ser trabajadores de origen obrero y poseer cultura técnica suficiente para conocer los problemas técnicos y prácticos de la minería del carbón han de convenir especialmente para completar el conjunto de elementos nacio-

nales representados en el Consejo mencionado.

Por todo ello, los que suscriben:

**SUPLICAN** del recto criterio de V. E. se sirva conceder a la Asociación de Ayudantes y Capataces de minas y fábricas metalúrgicas de Asturias el derecho de nombrar un representante suyo en el Consejo del Combustible, en calidad

de delegado de los trabajadores no manuales.

Sama de Langreo, a 10 de Junio de 1927.

Por la Asociación de Ayudantes y Capataces de minas y fábricas metalúrgicas de Asturias.—El Presidente, *Francisco García Fernández*. El Secretario general, *Pancracio García López*."



## Actividad de las Asociaciones de Ayudantes de Minas

### La de Asturias

Extracto del acta de la sesión de la Junta Central celebrada en Sama el día 5 de Junio de 1927.

Bajo la presidencia del Presidente de la Asociación, y con asistencia de la mayoría de los vocales se celebró sesión por la Junta Central.

Fué examinado el informe presentado por los vocales de la Junta Central, nombrados en la sesión anterior, para determinar en firme sobre la posible reforma de **EL FACULTATIVO DE MINAS**, y en vista del informe y el presupuesto general de gastos e in-

gresos de la Asociación, se acordó reformar la revista a partir, si es posible, del primer número, para darle forma y contenido en armonía con lo que hoy representa la clase de Ayudante de minas y Fabricas metalúrgicas. Al mismo efecto se acordó dirigirse especialmente a varios compañeros y otras personas ajenas a la clase, a fin de que colaboren con la asiduidad posible en la nueva revista.

Tratada la conveniencia de de constituir la sección Central que autoriza el artículo tercero del Reglamento general de la Asociación, se acordó que,

por ahora, no procede la constitución. la que se hará en el momento que las circunstancias lo exijan.

Se acordó que la sección de Aller recoja dentro de sí algunos compañeros que residentes en Pola de Lena no pueden, por su escaso número, constituir sección.

Fué tratado un punto relativo a la posibilidad de constituir una sección en la provincia de Santander, esperandose para acordár en firme, recibir los informes que ofrece uno de los más antiguos y prestigiosos compañeros residentes en dicha provincia.

Se dió cuenta de estar sometido a solución amistosa un asunto surgido entre el asociado D. Martín Muñiz, de Pola de Lena y el Sr. Mácuca, acordandose nombrar al Secretario general para que en nombre de la Asociación y el Sr. Muñiz, realice las gestiones oportunas para la mejor solución de la cuestión planteada.

Igualmente se dió cuenta de haber quedado resuelta la cuestión surgida entre un asociado y la empresa minera "Carbones Asturianos", mediante la intervención de la Asociación.

Estando reunida la Junta se

presentó D. Julio Fernández, fundidor de la placa que la Asociación ha de colocar en la Escuela de Mieres en recuerdo de los compañeros fallecidos en accidente del trabajo manifestando que la placa estaba fundida pudiendo recogerla la Asociación. Se acordó que fuera enviada a Gijón, para teminar su colocación sobre la placa de mármol que lleva inscriptos los nombres de los compañeros a que se dedica. Y en lo relativo a la colocación en la Escuela y su descubrimiento al público, se facultó al Presidente, justamente con el Presidente de la sección de Mieres y vocal de la Junta Central, D. Joaquín Aza, para que, de acuerdo, organicen los actos que sean necesarios para dar al caso el relieve que corresponda, siempre que la Junta Central no se reuna nuevamente antes de la fecha en que debe ser expuesta al público.

Habiendo comunicado el presidente de la sección de Mieres, que estaba en próxima terminación cuanto se relacionaba con la apertura de un local para domicilio de aquella sección, se acordó manifestarle que si ello era posible, conveniría que este acto coincidiera

con el anterior, en fecha, para que el mismo día pudieran verificarse los dos.

Tratado por la Junta el asunto relativo a la situación de la minería del carbón, y sus posibles derivaciones, despues de un cambio de impresiones, se acordó solicitar del Exmo. Sr. Presidente del Consejo un puesto en el Consejo del Combustibles para la Asociación, puesto que ni obreros ni patronos representan allí a los Ayudantes de minas, capaces de representarse por si solos, y me-

recedores de tal puesto, por lo que significan en la minería del carbón.

Se dió cuenta de haber sido presentado en el Ministerio del Trabajo, el escrito solicitando la constitución de un Comité Paritario en Asturias, para los Ayudantes y Capataces de Minas, esperandose que en breve plazo será aprobada la solicitud.

Y no habiendo más asuntos de qué tratar, se levantó la sesión.



## DEBEMOS ELEVAR LA CUOTA

Es necesario de que los empleados vayamos habituándonos a pensar algo más en fortalecer las Cajas de Resistencia, algo decadentes en la actualidad. Por que las organizaciones son eficaces en relación a su potencialidad económica y esta no se adquiere si no satisfaciendo una cuota elevada, cuanto mayor sea ésta, más fuerza tendrá la colectividad.

Muchas Sociedades se resienten de falta de solidez económica por lo reducido de la

cuota que pagan sus afiliados.

Para gestionar alguna mejora, ya sea de la Patronal o del Gobierno, hacen falta recursos. Cuanto mayores sean éstos, más probabilidades tenemos de conseguirlo. Si es una necesidad hacer que nuestros sueldos suban, y que la vida no se nos haga cada vez más cara, para conseguirlo, tenemos que redoblar el esfuerzo pecuniario. La pobreza de recursos en nuestras sociedades determina un atraso en el mejoramiento de sus com-

ponentes. Si nuestros afiliados creen conveniente y justo la concesión de socorros, la cuota debe estar en proporción a la cuantía de socorros que se concedan.

Solo quiero fijar la atención de los empleados, sobre la importancia que tiene la cuota elevada.

JOSÉ GARCÍA

Secretario de la «Unión de Vigilantes Asturianos»  
Sama, 20.-Junio-1927



## LA CALIDAD DEL CARBÓN ASTURIANO

# Una prueba práctica reciente

En la reunión últimamente celebrada en la Presidencia del Consejo de Ministros, se ha debatido sobre las calidades del carbón asturiano, y su posible utilización en los buques denominados de altura, para los cuales, según ciertas gentes, nuestro combustible no tiene las condiciones requeridas. Ese tema de la inutilidad de la hulla de Asturias ha sido explotado a conciencia desde hace muchos años, aunque ahora pocas personas son las que se sirven del argumento de las calderas y las parrillas, realmente ridículo.

No se ignora que la Marina de guerra española es consumidora, en gran parte, de carbón inglés, y que a base de este consumo, puesto que el Estado español declara que el carbón nacional no sirve para

los buques de la escuadra y precisa buscarlo fuera, los demás buques no hacen otra cosa que seguir la norma que le marca la Marina de guerra.

En estos momentos en que se espera una solución eficaz para la gran crisis hultera de Asturias, conviene dar a conocer al gran público el resultado de unas pruebas comparativas efectuadas hace poco tiempo entre carbones asturianos y otros *de Cardiff, granados, de muy buena calidad*, según expresa el acta de las pruebas.

Estas se realizaron con briquetas de la Sociedad Industrial Asturiana y el carbón Cardiff ya detallado, en el Torpedero número 20, desde el 29 de Septiembre al 13 de Octubre de 1924, y consta su resultado en el "Dictamen ofi-

cial sobre la industria hullera de Asturias" publicado por el Consejo Nacional de Combustibles, en sus páginas 257-258.

No expresa el acta, que suscriben un teniente coronel y un teniente de Ingenieros, y un maquinista oficial de primera clase, que se hubiera tenido que modificar ni un solo tornillo en calderas ni en máquinas, lo cual dá la medida de la exactitud de las afirmaciones de que ciertas calderas no pueden consumir carbón asturiano sin grandes y costosas modificaciones.

A continuación copiamos los detalles y circunstancias que concurrieron en las dos pruebas verificadas.

### PRIMERA PRUEBA DE MAR

#### MARCHA NORMAL

	CARBÓN ASTURIANO	CARBÓN CARDIFF
Horas de prueba...	5	5
Calderas en marcha.	2	2
Presión de aire en la cámara.....	4	5
Presión de vapor..	12 k	12 k.
Revoluciones de la máquina.....	500	500
Abertura de vapor.	1/5	1/5
Vacio.....	71/72	71
Carbón consumido.	4.560 k	4.536 k
Cenizas %.....	8	9,7
Escorias %.....	1,6	2,5

El consumo de las cinco ho-

ras de prueba, fué de 24 kilos más de carbón asturiano que inglés.

### SEGUNDA PRUEBA DE MAR

#### MARCHA FORZADA

	CARBÓN ASTURIANO	CARBÓN CARDIFF
Horas de prueba..	3	3
Calderas en marcha.	2	2
Presión de aire en la cámara, m/m..	40	40
Presión de vapor..	12 k.	12 k.
Revoluciones de las máquinas.....	750	750
Abertura de vapor.	4/10	4/10
Vacio.....	68	68
Carbón consumido..	5.803	6.720
Cenizas %.....	6,27	9,8
Escorias %.....	2,00	3,7

El consumo en las tres horas de prueba fué de 917 kilos más de carbón inglés que asturiano.

—o—

Al final del acta citada se manifiesta "de común acuerdo, que las briquetas ensayadas presentan ventajas con respecto al carbón Cardiff, y que, por lo tanto, consideran como aceptable su empleo, tanto más que por tratarse de carbón nacional, su consumo representaría una protección a la industria española".

Hubo un tiempo en que había interés en confundir la ca-

lidad con el volúmen, y así una piedra de gran tamaño era de mejor calidad que otra más pequeña, aunque esta fuera desprendida de la mayor.

Ahora se pretende mezclar la densidad con la calidad, sin considerar que lo único admisible en los combustibles es la

cantidad de agua vaporizada, juntamente con ciertas condiciones de combustibilidad fácil y otras de escorias y hollines, más o menos perjudiciales para el buen régimen de las calderas. Pero nada más que eso.

P. G.



## NUEVAS CONFERENCIAS DE DON IGNACIO PATAc

*En los salones de la Real Academia de Ciencias exactas, de Madrid, pronunció en los primeros días de Junio, dos conferencias don Ignacio Patac, sobre el tema de la posible existencia de masas carboníferas en lugares de España donde hasta ahora no existía ni la menor sospecha de que pudieran existir.*

*He aquí la reseña publicada por un periódico de Madrid.*

El jueves y martes desarrolló ante la Real Academia ciencias exactas y numeroso y distinguido público, el ingeniero de Minas D. Ignacio Patac, su estudio original e inédito

acerca de la "Estructura de los pliegues antiguos de la meseta hispana".

En la primera explicó de estos estudios sobre un esquema paleogeográfico de España en la época carbonífera, haciendo notar el contraste existente entre las diversas ideas sustentadas por los geólogos acerca de las cuencas hulleras del interior de España. Habló después del modo como se vio conducido a estudiar la estructura fundamental de la meseta, a fin de poder explicarse la invasión de los mares carboníferos. Luego pasó a describir, a grandes rasgos, los pliegues anticlinales más impor-

tantes de nuestro territorio, tales como los Pirineos, las cordilleras Cantábrica e Ibérica, el macizo central de Gredos y Guadarrama, los montes de Toledo y Sierra Morena, la mole Bética y la cordillera Penibética, exponiendo las discordancias observadas entre el Devoniano y los terrenos más antiguos, para deducir que la edad de esas masas montañosas es mucho más antigua que la carbonífera que se les asigna.

Explicó después el origen tectónico del valle del Ebro y de las fosas del Tajo y Guadalquivir. Detalló principalmente la formación del valle bético, para deducir que la mole Bética es un trozo desprendido y transportado a la meseta.

En su segunda conferencia comparó el territorio plegado de España con el resto del globo principalmente con las Caledónicas europeas y saharianas, demostrando por medio de gráficos en la pantalla, que la posición de la meseta ibérica no tiene nada de anormal comparada con la de aquellos antiguos pliegues. Llegó también a conclusiones de un orden y de un gran interés cien-

tífico respecto a la probable reconstitución de una cadena fundamental de la Tierra, pues, apoyándose en la teoría de Wegener y retrocediendo a los tiempos en que, según éste, el continente americano estuvo unido a Africa y Europa, se ve que la cordillera calcedonense, que va desde las regiones polares hasta el Sahara, se continuaba entonces por la porción sur del continente americano.

\*  
\* \*

*Días después de celebradas las conferencias publicó el A B C las líneas que siguen, que hacemos nuestras íntegramente.*

## EN BUSCA DE UNA :-: GRAN RIQUEZA :-:

La conclusión que ha sentado en su interesante conferencia de la Academia de Ciencias el ilustre ingeniero de Minas D. Ignacio Patac merece ser extraída de la referencia sintética y destacada en el comentario alentador. El Sr. Patac ha razonado la probabilidad de que en la fosa tectónica del Tajo en el valle del Ebro puedan los sondeos descubrir "una riqueza de combustibles insospechada".

La hipótesis es deslumbradora y, por la solvencia técnica con que se formula y el lugar en que se explantado, debe tener un eco de efectos reales e inmediatos.

No recordamos de momento los límites y la elasticidad de las disposiciones vigentes con que se apoyan o se efectúan los trabajos para la busca de ese género de caudales que, si fueren hallados, derramarían sobre España copioso elemento de prosperidad. Desde luego el Estado no mira en pasivo estas investigaciones, cuyos principales focos se determinaron recientemente hacia la divisoria del Duero y el Cantábrico, entre otros lugares. Quizá los sondeos que aconsejaría el Sr. Patac requiriesen, por su extensión, mayores recursos pecuniarios de los que, incluyendo la iniciativa de empresas, se han aplicado hasta hoy; pero la cuantía no debe entorpecer

ni siquiera diferir el propósito.

La notencia asombrosa de los modernos trenes de sondeo, con la profundidad de alcance en el taladro, permiten aventurar siempre la esperanza de un buen éxito. Lo indispensable es que exista, con cálculo científico, la probabilidad de los yacimientos. Y sobre esto convendría a que se actuara desde luego, ordenándose por el Gobierno los estudios necesarios a base de las conclusiones del Sr. Patac. Aunque el resultado fuera negativo, no por ello sería menos plausible el intento, ni habría de enfriar el entusiasmo con que los ingenieros investigadores persiguen el descubrimiento y captación de esa gran riqueza. A la inteligencia y a la perseverancia hay que flar el triunfo; pero asistiéndolos el Estado, que en este caso, si dichosamente se acertara, sería el dueño de una inmensa explotación.



## El carbón nacional y los buques pesqueros

Sabida es la gran campaña sostenida por los armadores de buques pesqueros, en pró de

que no se les obligue al consumo de carbón nacional asturiano, y que, por el contrario, se

les permita adquirirlo extranjero sin pago de derechos arancelarios.

A propósito de esta campaña es instructiva la reproducción del escrito presentado por la Federación de Armadores de buques pesqueros, en los Centros oficiales, en cuyo escrito se trata del carbón asturiano en unos términos, que verdaderamente son impropios de un organismo de la importancia del que suscribe el escrito.

Este escrito fué objeto de una réplica de nuestro compañero don Paneracio García López, en «El Noroeste» de Gijón, el cual, probablemente, recogerá en un folleto sus objeciones para darle la debida publicidad.

Dice, entre otros párrafos; la Federación de Armadores de buques pesqueros:

#### *Las condiciones del carbón nacional*

Para los hulleros asturianos, el ser la pesca la segunda de las fuentes de riqueza del país, es un motivo más para que consuma carbón nacional. No; el argumento es sofisticado. Si la industria hullera no ha sabido desenvolverse por sí sola, no obstante las excesivas protecciones que la ha otorgado el Estado, no debe pretender arrastrar en su desastre a otras industrias como la pesquera, que representa intereses mucho más importantes que los del carbón, y que por circunstancias especiales, debidas a la

hasta el extremo de que habiendo alcanzado en 1919 un valor de 500 millones de pesetas, no rebasó los 180 millones en 1926.

Los pesqueros necesitan consumir carbón cribado de las mejores calidades. No es cierto que por su propia voluntad consuman menudo. Lo que callaron los representantes de los hulleros es que obligan a todos los que piden carbón cribado a que acepten menudo, con la coacción de no servirles el primero si no aceptan el segundo.

No es posible deducir las consecuencias que pretenden los hulleros asturianos, del hecho de que los buques pesqueros de Gijón consuman carbón nacional.

La situación de los armadores de Gijón es excepcional. Aparte que sin pago de fletes ni recargos, les resulta muy económico el carbón nacional, están en condiciones de clasificar y escoger con minuciosidad las clases que les interesan, y sin embargo no pueden tampoco consumir ese carbón cuando se trasladan a otros puertos, porque en estos no se encuentran nunca las calidades que los buques pesqueros precisan.

En estas últimas semanas se ha producido hondo disgusto entre los armadores de Gijón por el hecho siguiente:

Como industria libre, tuvieron que pagar los carbones asturianos durante la huelga inglesa de 90 a 100 pesetas tonelada y actualmente el que se vende a la industria libre a 47 y 48 pesetas, se exige a los pesqueros de Gijón, que paguen a 54. Es una idea de los procedimientos comerciales de los hulleros asturianos, y del régimen

Naturaleza, se halla en trance de aguda crisis por la escasez de pesca, a que someterían a los consumidores, a quienes se impusiera la obligatoriedad del uso del carbón nacional.

Si algún pesquero de Asturias come un 80 por 100 de menudo será, sin duda alguna, porque la escasez de sus medios económicos le impongan tan absurda medida, aún a trueque del resultado desastroso de su explotación, pero el caso no es general, y hemos que añadir que la flota pesquera de Gijón, lejos de desarrollarse, se consume hoy agobiada bajo el peso de la crisis general de la industria y en cambio en Pasajes por ejemplo, desde que los pesqueros utilizan carbón inglés sin pago de derechos, y no obstante aquella crisis, aumenta la flota desde doce buques a noventa.

El caso de Coruña es también elocuente. A pesar de que el carbón nacional se vende 15 y 20 pesetas por tonelada más barato que el carbón inglés, no se consume por la flota pesquera ni una sola tonelada de carbón nacional.

Pero además carbón cribado no existe en Asturias en cantidad suficiente para atender las necesidades actuales del mercado y por lo tanto mucho menos para surtir las 600.000 toneladas anuales que precisan los barcos pesqueros o las 300.000 que pretenden los hulleros asturianos.

Temerariamente se afirmó por el representante de los productores de carbón que la mayoría de los carbones asturianos alcanzan más de 8.000 calorías. Si así es, no se comprende por que esos carbones no se lanzan al mercado, pues en éste jamás se con-

siguió adquirir carbón nacional de tal calidad y proclaman los informes técnicos que no superan a 7.500 calorías.

La práctica confirma que en la mayoría de las industrias pesqueras mundiales, el carbón indicado para su consumo es el cribado de los llamados "de vapor". Cierto es que bajo esta denominación se admiten carbones grasos que no cokizan, pero excluyendo a éstos y refiriéndonos a las llamados semi-grasos que no bajan de 14 por ciento de volátiles sin pasar de 20, corresponden a este tipo los carbones ingleses de Newport y de Cardiff. ¿Qué tipo de carbón nacional reúne las características de éstos?

Los armadores pesqueros no han afirmado nunca que los carbones asturianos no sirven para la industria pesquera, pero si eso es cierto, aún lo es más que en términos generales "el carbón asturiano no es el indicado para que los pesqueros lo utilicen".

En general, todos los carbones de la cuenca de Langreo, tienen una excelente composición mecánica y son cribados limpios como el mejor carbón inglés. Todos ellos oscilan entre 28 y 32 de materias volátiles, son de menor densidad que el inglés y de mucho más fácil combustión con menor poder calorífico, mermando notablemente el radio de acción de los barcos.

Veamos la realidad del uso del carbón inglés.

Parejas de 19 metros de quilla con una capacidad de carboneras de 12 toneladas, han estado en la mar seis días (cosa que jamás pudo conseguirse con los carbones grasos de Asturias), han calado a más de 200 millas

y los arribos de merluza han sido tan cuantiosos, que desde hace treinta años no se registró en el mercado de San Sebastián, precio de la merluza tan bajo, como el alcanzado este mes de Mayo.

En Asturias existe este tipo de carbón y en nada desmerece del inglés anatómicamente. Riquelma, La Hullera Española, La Industrial Asturiana, los tienen, pero sea por su especial textura, por el espesor y la forma de presentarse las capas, o por otra razón que no hace al caso, no producen cribado, son carbones delectables y son incompatibles con la buena marcha y el normal rendimiento que precisan los buques pesqueros; cierto es que, teóricamente, la mezcla de cribado y menudo, puede pasar aunque no sea más que por aquello de que "a falta de pan....", pero el uso del menudo, requiere una atención y un cuidado constantes de los hogares, y en sitios de poca ventilación, estrechos y abarrotados de materiales de trabajo, reducidas las carboneras al menor espacio posible, circunstancias que son forzosas en los pesqueros, lo hacen, en la práctica, inutilizable.

No queremos recoger la afirmación de un maquinista "que no quiere el carbón de Riquelma o La Hullera Española porque se parece al inglés," porque provoca la risa; lo que habrá querido decir este maquinista, es que se parece al "menudo inglés", y nos explicamos que siendo así, no lo quiera ni ver, pero por menudo, no por inglés.

Por lo tanto, el carbón que conviene a la industria pesquera, el indicado para su normal desenvolvimiento, pa-

ra trabajar en su desarrollo actual, frente a una crisis pavorosa y para que tenga el rendimiento necesario, es el que reúna una excelente composición mecánica, con la condición de ser semi graso. Estas condiciones no las reúne ningún carbón asturiano en la cuantía que la industria pesquera necesita; obligarle a consumirlo, es perjudicarlo seriamente.

#### *El carbón asturiano analizado bajo el punto de vista comercial.*

Hasta ahora hemos analizado el carbón como elemento mineralógico y quizás sea este punto, por cierto bien importante, el que menos trascendencia tenga con vistas a la implantación del régimen que los Hulleros Asturianos, solicitan para los depósitos fluviales de carbón; hemos declarado que como especie mineralógica, tiene grandes puntos de contacto con el carbón inglés, sobre todo en su composición anatómica; pero como especie comercial, el carbón asturiano es incatalogable. El ejercicio del comercio del carbón en Asturias no tiene paridad con otro alguno, y nadie, por hábil que sea, podrá controlar con las debidas garantías sus múltiples y complejas frases, todas ellas embarazosas y casi todas enigmáticas, pero de resultado sensible y favorable para el minero o el revendedor asturiano; y este punto de vista merece un detenido comentario y sería reflexión por parte del Gobierno, porque no tomar las debidas garantías, no exigir la implantación de nuevas normas, sería tanto como acabar con la industria pesquera, que poco debe al favor oficial, ya que la poca protección que recibe hasta la fecha por la franquicia del

carbón, la devuelve centuplicada a la economía nacional y la irrisoria del derecho arancelario, aun imaginando para los efectos del debate, que fuera la del 16 por ciento del valor del pescado, no alcanzan, para escarnio nuestro, a cubrir ni la mitad del perjuicio que la depreciación del franco nos produce.

Si se obliga a la industria pesquera a consumir carbón nacional en un cincuenta por ciento como proponen los hulleros, advirtamos las consecuencias que con ello se producirían. Siendo 600.000 toneladas las precisas, quedan 300.000 mil para el carbón asturiano, que deberá embarcarse principalmente en Gijón. Como ese carbón habrá de ser cribado, cabe preguntar si las minas asturianas están en condiciones de suministrar una vez cubiertos los pedidos de las industrias especialmente protegidas, 25.000 toneladas mensuales de carbón cribado, en el puerto de El Musel.

¿Es posible pensar que pueden los hulleros asturianos cargar unas 1.000 toneladas diarias de cribado para uso de la industria pesquera?

¿Garantizarán los hulleros el devengo de estadías, si se producen en todos y cada uno de los cargamentos?

¿Y sobre el peso? ¿Están dispuestos los hulleros a cortar de raíz el abuso de que la tonelada de carbón nacional sea de 900 a 950 kilos en contra de los 1.015 kilos a que resulta siempre y con toda exactitud, la tonelada de carbón inglés?

¿Van a conceder también los hulleros el plazo de noventa días para el pago, que otorgan los productores británicos?

No es posible excusar estas consi-

deraciones, porque el mayor obstáculo que se opone al consumo de carbón nacional, ha sido siempre la deplorable organización de nuestros mineros, cuyas consecuencias no puede aceptar jamás, la industria pesquera.

\* \* \*

### *El problema del precio*

Merece capítulo aparte, y procuraremos tratarlo someramente, pero concretando bien todos los extremos que abarca.

Para todas las parejas y la mayor parte de los bous, hay que desterrar el menudo, pues se paga y no se quema. Ya hemos dicho que en grandes barcos, con amplios locales para carboneras, calderas debidamente acondicionadas y con buena ventilación, será a no dudarlo, economía práctica quemar menudo; en los pesqueros, en los que todo se sacrifica a la necesidad de ampliar un radio de acción y aumentar la capacidad de carga del pescado, reduciendo al mínimum el espacio del combustible, es inútil intentar quemar menudo; los fogoneros no resisten a la intensísima labor que exige su buena combustión; atengámonos por tanto, al cribado.

### *Unas consideraciones de caracter general*

Me interesa insistir en que en casi todos los puertos, cuando los pesqueros consumieron carbón nacional, su frieron sus buques graves daños en las parrillas y hogares de sus calderas, que provocaron su más frecuente paralización y que en muchos casos tuvieron que regresar a puerto o refugiarse en otros, por no poder levantar suficiente presión. En las Comandancias de Marina, obran suficiente

datos para comprobarlo, sin que tenga paridad el caso citado del transatlántico Cristóbal Colón, pues si utilizó carbón nacional, cosa que ignoramos, pudo este ser escogido con singular minuciosidad. Si hubiese utilizado el carbón que los productores asturianos colocan en el mercado, el único que puede adquirirse en los puertos, seguramente, no hubiera podido ni desatracar!, que bien reciente, en oposición al caso citado, está la demanda de alguna importante Compañía Naviera, transmitida por el Ministerio de Marina, para que se autorice a consumir carbón inglés, pues no puede realizar con el nacional, los cruceros rápidos a que está obligada, por su contrata con el Estado.

También es muy digna de tenerse en cuenta esta consideración: En todas las industrias, el mayor coste de producción que implique el consumo del carbón nacional, podrá tener compensación en el precio del producto o servicio. La pesca no; porque esta no sabe ni la cantidad del producto que puede obtener ni el producto de ven-

ta del mismo. La primera depende de la Naturaleza. El segundo del consumidor que adquiere el género en su basta, sin que pueda el armador retirarlo cuando la cotización no sea remuneradora, porque tales especies no se conservan y es preciso colocarlas con urgencia en el mercado.

Finalmente, insistimos en que el problema no es de patriotismo. Este es fácil para los que esperan de él provechoso rendimiento. El problema es de organización industrial y comercial. Que los hulleros produzcan en condiciones, que lancen al mercado el producto del consumidor precisa para sus usos y en condiciones adecuadas de precio y estirpen los abusivos procedimientos que emplean, y habrán conseguido lo que pretenden con la obligatoriedad del consumo, obligatoriedad que para la industria pesquera significaría su total ruina y desaparición.

*Madrid 31 de Mayo de 1927*

FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE ARMADORES DE BUQUES DE PESCA.

## NOTICIAS

### ADQUISICION

Ha sido adquirida la propiedad del acreditado "Hotel Carolina", en Sama de Langreo, por nuestro querido amigo y compañero D. Paulino Fonseca Roces, el cual ha efectuado en el Hotel una reforma general para colocarlo a la altura que exige hoy la industria hotelera.

Deseamos al amigo Fonseca un completo éxito en su nueva industria, que recomendamos especialmente a todos nuestros compañeros.

### MEJORIA

Los queridos amigos y compañeros don Sabino García y don Vicente Muñoz, sometidos a tratamiento en uno

de los Sanatorios de Gijón, han recobrado la salud, por lo que les felicitamos muy sinceramente.

### ACUSE DE RECIBO

Hemos recibido dos ejemplares de la revista mensual "El Metalúrgico", órgano de la Federación Nacional de obreros metalúrgicos y similares de España, con la cual estableceremos el cambio muy gustosos.

### TERMINO DE CARRERA

En los exámenes ultimamente verificados, han terminado sus estudios de Profesor Mercantil, con brillantes notas, en la Escuela de Comercio de esta villa, así como en la Normal de Maestras de Oviedo, respectivamente, los estudiosos jóvenes Ramón y Carmina, hijos de nuestro buen amigo don Bienvenido Martínez, que ya largos años ejerce la profesión en "Hulleras de Sabero", León.

### DE EXAMENES

De Madrid, donde se hallaba pensionado por nuestro Iustrísimo Ayuntamiento para ampliar estudios, ha regresado a casa de sus señores padres, en La Rebollada, después de haber obtenido brillantes calificaciones en los exámenes últimamente celebrados en la Academia de San Fernando, nuestro querido amigo y compañero don José María Peláez.

—Tras un concienzudo examen, ha aprobado la mecánica nuestro también compañero y amigo don Miguel Page.

—Han terminado la carrera de Ayudantes facultativos de minas, hornos y máquinas, los distinguidos alumnos don Francisco Muñiz Mag-

dalena y don Manuel Alvarez González.

Damos a todos nuestra más cordial enhorabuena, alentando a los primeros a seguir el camino emprendido y a los nuevos compañeros mucha suerte en su carrera.

### LOS COMITES PARITARIOS

En la sesión celebrada por la Comisión interina de Corporaciones, del Ministerio del Trabajo, fué examinada la petición de la Asociación de Ayudantes de minas y fábricas metalúrgicas de Asturias, para la constitución de un Comité Paritario interlocal.

Según nuestras noticias, fué aprobada la petición, y se crearán dos Comités paritarios; uno por el Grupo I,—Minería, y otro por el Grupo IV,—Metalurgia, Siderurgia y derivados.

### Correspondencia administrativa

Adrián Esteve y Torres.—Linares (Jaén)—Abonada suscripción por el año de 1927.

Santiago López o Francisco Merello.—Linares.—Recibido el giro por el importe de una suscripción que no sabemos exactamente a cual de los dos corresponde.

Toda la correspondencia administrativa y giros deben dirigirse a D. Augusto Alvarez, Asociación de Ayudantes de Minas, en Sama de Langreo.

La de redacción y artículos, a D. Pancrancio García López, en Gijón, Plaza de Cápua, n.º 2.

# **M. PULGAR FERNANDEZ**

**:: ELECTRICIDAD EN GENERAL ::**

REPARACIÓN DE GENERADORES Y MOTORES DE  
CORRIENTES ALTERNAS

TRANSFORMADORES. RECTIFICADORES. MAGNETOS. APARATOS ELECTRO-MEDICINALES  
GENERADORES Y MOTORES DE CORRIENTE CONTINUA. EXCITADORES. ASCENSORES. ACUMU-  
LADORES. EQUIPOS ELÉCTRICOS E INSTALACIONES DE AUTOMÓVILES, ETC.

**BOBINAJES EN GENERAL**

**GARAJE ASTURIAS — SANTA DORADÍA, 20 :: TELÉFONO 156 — GIJÓN**

## **JOAQUIN SOLDEVILLA**

Fabricación mecánica de herraduras.-Soldadura autógena.-Especialidad en ejes y bujes para carros  
TALLERES DE CONSTRUCCIONES METÁLICAS Y FUNDICIÓN EN HIERROS Y BRONCES

**:: CALDERERÍA EN GENERAL ::**

FABRICACIÓN DE COCINAS ECONÓMICAS TIPO BILBAO

REPARACIÓN DE TODA CLASE DE MAQUINARIA Y ACCESORIOS PARA MÁQUINAS

**:: BOMBAS, TUBERÍAS, ETC. ::**

CONSTRUCCIÓN DE LAVADEROS MECÁNICOS, APARATOS PARA PLANOS INCLINADOS,  
VAGONES DE HIERRO Y MADERA PARA MINA

**Teléfono 52**

**SAMA DE LANGREO**

## **CANIVELL Y FERNÁNDEZ**

Aceites y grasas lubricantes, procedentes de la  
**STANDARD OIL COMPANY,**  
**DE NORTEAMÉRICA**

Importación directa de lubricantes. Cada exi-  
gencia industrial tiene su aceite respectivo. Cali-  
dades adecuadas para los diferentes usos mineros y  
metalúrgicos. Aceite para motores y automóviles.

**Humedal, 3**

**GIJÓN**

# BOETTICHER Y NAVARRO.-Ingenieros

MADRID Zurbano, 53 MADRID

Ascensores - Montacargas - Tornos de extracción - Grúas

Maquinaria y material eléctrico de todas clases

Máquinas de vapor. Calderas compresoras de aire. Turbinas hidráulicas. Tuberías de hierro y de acero. Cables de acero

GRANDES TALLERES de construcción y reparación de toda clase de maquinaria de minas.

Presupuestos gratis y rápidos

## TALLERES DE FUNDICIÓN Y MECÁNICOS

DE

# JULIO FERNÁNDEZ

AYUDANTE DE MINAS

Fundición de hierro, bronce y demás aleaciones

Fundición de toda clase de piezas para Ferrocarriles, Minas y Fábricas. = Fundición de cocinera,

bujes, luceras y toda clase de piezas para el

comercio

LA FELGUERA

Carretera de Gijón

SOCIEDAD ANÓNIMA INDUSTRIAL ASTURIANA

# FÁBRICAS DE MOREDA Y GIJÓN

---

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

---

MATERIAL PARA MINAS, FERROCARRILES  
Y TRANVIAS

RUEDAS DE ACERO

RODAMENES DE RÓDILLOS, TUBO Y CAZOLETA

APARATOS DE FRENO PARA PLANOS INCLINADOS

ENGRASES EN BRUTO O FRESADOS

BARRAS DE MINAS

CARRILES

PUNTAS :: ALAMBRES :: ESPINO

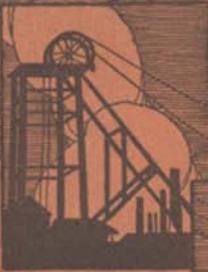
---

DIRIGIR LA CORRESPONDENCIA AL DIRECTOR DE LAS

## FÁBRICAS DE MOREDA Y GIJÓN

APARTADO 23.

GIJÓN



# HOOD HAGGIE

CABLES DE ACERO

DE EXTRACCIÓN  
FUNICULARES AÉREOS  
PLANOS INCLINADOS  
GRÚAS  
BUQUES  
ETC.



## CALIDAD

Por razones de seguridad y de economía se debe buscar en el cable, en primer término, la calidad. La calidad es la mejor garantía de seguridad de los hombres que penden de un cable de extracción. Un buen cable de larga duración es el más económico. La calidad depende de los materiales y de la fabricación. HOOD HAGGIE sólo emplea el mejor alambre de acero para cable de Inglaterra, donde es seleccionado rigurosamente. La fabricación de cable requiere experiencia y utilage. Hace ciento cuarenta años que HOOD HAGGIE fabrica cable en Newcastle, donde tiene sus grandes talleres.

Debe usted consultar nuestros precios en sus compras de cable de acero " Pida presupuesto a la Representación general para España y Marruecos

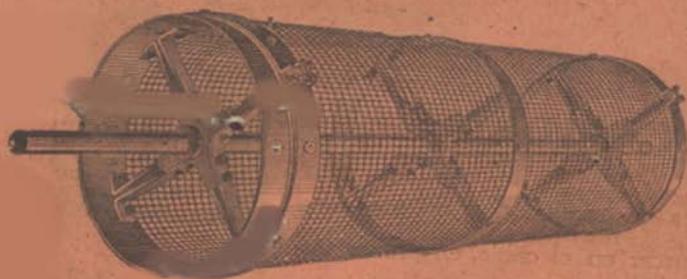
**FELIX CIFUENTES** - Ingeniero de Minas  
Alcalá 75 MADRID Apartado 826

# Tejidos Metálicos Extrafuertes

PARA MINARÍA 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