

ASAMBLEA HULLERA NACIONAL

CELEBRADA EN MADRID

LOS DÍAS 6, 7, 8 y 9 DE

: : MAYO DE 1924 : :



TIP. LA VOZ DE ASTURIAS
C/L DE JAZ, 3 - OVIEDO

PRÓLOGO

La Asamblea Hullera cuyos trabajos se reseñan a continuación ha sido convocada por iniciativa de la ASOCIACIÓN HULLERA NACIONAL y de la ASOCIACIÓN PATRONAL DE MINEROS ASTURIANOS, favorablemente acogida por los productores de todas las cuencas de España, con el propósito de estudiar los problemas más importantes relacionados con la industria carbonera y exponer ante la opinión y el Gobierno su crítica situación actual y los medios de ponerle término.

Elevado a conocimiento del Sr. Presidente del Directorio Militar, General Primo de Rivera, el Cuestionario de temas, aplaudió la celebración de la Asamblea y ofreció el apoyo decidido del Gobierno para traducir en disposiciones oficiales todos aquellos acuerdos que pudieran redundar en beneficio de la riqueza minera nacional.

El procedimiento de trabajo de la Asamblea fué el corriente en esta clase de reuniones. La **Hullera Nacional**, después de explorar la opinión y de recabar la conformidad de la inmensa mayoría de los interesados, convocó una reunión preparatoria, en la cual fueron elegidas la Mesa que había de presidir las deliberaciones y una Comisión dictaminadora, encargada del exámen de las ponencias previamente distri-

buidas, y la organización de las sesiones públicas. Se reunió diariamente esta Comisión; estudió los informes de los respectivos ponentes; armonizó sus conclusiones; encargó y redactó nuevas ponencias; unificó todos los trabajos, y preparó, en suma, las sesiones solemnes en términos que pudieron reducirse a tres, celebradas los días 7, 8 y 9 de Mayo último.

Del Cuestionario, las deliberaciones y los acuerdos ha dado cuenta la Prensa diaria y las Revistas profesionales. Los poderes públicos conocen también las conclusiones, no sólo por la participación directa que el Sr. Presidente del Directorio se sirvió tomar en la sesión de clausura, sino porque oportunamente fueron comunicadas en forma a los Departamentos ministeriales a quienes afectan.

Pero la Comisión ha creído de su deber,—y a ello responde el presente folleto—informar más detalladamente al público de la labor realizada en esta reunión de carácter nacional que puede ser la primera de una serie en que se discutan todas las cuestiones relacionadas con la minería del carbón y se llegue, por virtud de detenidos y perseverantes trabajos, a la organización definitiva de una industria que, siendo de importancia capital en la economía de la nación y hallándose técnicamente en condiciones de vivir próspera y floreciente, parece, sin embargo, no haber salido todavía del período de ensayos y balbuceos, por multitud de causas, entre las cuales quizá deba colocarse en primer término la escasa o ninguna atención que a los asuntos más vitales conceden la opinión pública y los gobernantes.

La presente y sucesivas Asambleas servirán para

despertar esta atención, demostrando que la industria hullera puede y debe vivir prósperamente, no solo en interés de los mismos mineros, patronos y trabajadores, sino, lo que importa más, en interés de la patria, que, según afirmación siempre repetida y por reciente y dolorosa experiencia confirmada, no gozará de plena independencia económica y política mientras tenga que valerse normalmente de combustibles extranjeros.

ANTECEDENTES DE LA CONVOCATORIA

Asociación Hullera Nacional

Madrid, 5 de Marzo de 1924

(Circular a los productores mineros)

Muy Sres. míos:

Desde que la instauración del nuevo régimen de Gobierno pudo hacer temer un cambio de criterio en la protección a la industria hullera, los productores de carbón de varias regiones de España y esta Asociación acudieron al Directorio militar, exponiendo, unas veces por propia iniciativa y otras a requerimiento del mismo Gobierno, aquellas medidas que, a su juicio, podían sustituir, ventajosamente para el país y para los productores, a las primas a la producción y al trans-

ANTECEDENTES DE LA CONVOCATORIA

Proponian, entre otras de menor importancia, las siguientes:

Limitación de la importación de carbón extranjero a la cantidad fijada en el Convenio comercial con Inglaterra, para ser introducido con derechos reducidos, regularándose, en cambio, los precios máximos del carbón nacional.

Efectividad de la jornada legal del trabajo en las minas.

Restablecimiento de las tarifas especiales para el transporte de carbones por ferrocarril.

Fomento de la exportación.

Consumo exclusivo de carbón nacional por los ferrocarriles, las Compañías de navegación subvencionadas y cualesquiera otras que dependan directa o indirectamente del Estado.

Cumplimiento de la ley de 14 de Febrero de 1907, que sólo permite a la Marina de Guerra emplear carbón extranjero en la navegación de altura de los buques de combate.

Supresión de los arbitrios provinciales y locales sobre el

Asociación Hullera Nacional

Madrid, 5 de Marzo de 1924

(Circular a los productores mineros)

Muy Sres. míos:

Desde que la instauración del nuevo régimen de Gobierno pudo hacer temer un cambio de criterio en la protección a la industria hullera, los productores de carbón de varias regiones de España y esta Asociación acudieron al Directorio militar, exponiendo, unas veces por propia iniciativa y otras a requerimiento del mismo Gobierno, aquellas medidas que, a su juicio, podrían sustituir, ventajosamente para el país y para los productores, a las primas a la producción y al transporte de los carbones, cuyo carácter transitorio y precario no podía ocultarse a nadie.

Proponían, entre otras de menor importancia, las siguientes:

Limitación de la importación de carbón extranjero a la cantidad fijada en el Convenio comercial con Inglaterra, para ser introducida con derechos reducidos, regulándose, en cambio, los precios máximos del carbón nacional;

Efectividad de la jornada legal del trabajo en las minas;

Restablecimiento de las tarifas especiales para el transporte de carbones por ferrocarril;

Fomento de la exportación;

Consumo exclusivo de carbón nacional por los ferrocarriles, las Compañías de navegación subvencionadas y cualesquiera otras que dependan directa o indirectamente del Estado;

Cumplimiento de la ley de 14 de Febrero de 1907, que sólo permite a la Marina de Guerra emplear carbón extranjero en la navegación de altura de los buques de combate;

Supresión de los arbitrios provinciales y locales sobre el

carbón y la madera de mina, establecidos con infracción de la Ley, y reducción de los derechos de los puertos y de los obvenconales de Aduanas recientemente acordados;

Supresión de la contribución de 3 por 1.000 sobre el capital en concepto de anticipo del impuesto de utilidades;

Modificación del régimen de los depósitos flotantes autorizados para introducir carbón con franquicia de derechos de Aduanas;

Derogación de la Real orden que autoriza a cierta categoría de vapores pesqueros para consumir carbón extranjero libre de derechos;

Reducción de los derechos arancelarios de la brea destinada a la fabricación de aglomerados, etc.

Y para fecha más remota se pedía también por esta Asociación, en nombre de todos los hulleros españoles, la mejora de nuestra red ferroviaria, la ordenación adecuada de sus tarifas, la perfecta habilitación de nuestros puertos de carga, la creación de la red única de distribución de energía eléctrica en todo el país, que podría alimentarse, en gran parte, con los carbones quemados en las mismas cuencas hulleras, compensando los difíciles estiajes de nuestros ríos, y otras medidas que sirvan para perfeccionar todo el sistema industrial de España, elevándola al rango que debe ocupar en el mundo.

Publicado el Real Decreto de 23 de Diciembre último, en el cual, sin tomar en consideración nuestras propuestas, salvo parte en el preámbulo, se reducen hasta su total extinción en Junio próximo, las primas a costa de tantos esfuerzos conseguidas y merced a las cuales han podido continuar explotándose las minas en períodos de verdadera angustia, salvando una riqueza nacional que excede de trescientos millones de pesetas al año, se han dirigido a esta Asociación varias importantes Empresas y Ligas mineras, convencidas de que importa centralizar e intensificar las gestiones cerca del Gobierno, e intentar la debida inteligencia entre los productores, haciendo constar, ante todo, que con el Real decreto citado no queda resuelta, ni mucho menos, la cuestión carbonera, y reunirse en magna asamblea para estudiar serenamente las

resoluciones que en definitiva deban adoptarse, ya por los mismos productores, en su doble posición de patronos y obreros, ya por los Poderes públicos, para poner término, si es posible, a la crisis de la industria.

Y hallándose tales propósitos dentro de los fines de la Hullera Nacional, por orden del Sr. Presidente suplico a usted que, si, como es de esperar, se halla conforme con ellos, se sirva elevar al Directorio militar su adhesión a la instancia cuya copia es adjunta, que ha sido presentada el día 30 de Enero último, con las firmas de la Asociación Patronal de Mineros Asturianos y la Sociedad Hullera Española, y manifestar a esta Secretaría, en el término de diez días, si se halla dispuesto a concurrir a la reunión que ha de celebrarse en Madrid, en la fecha que crea preferible la mayoría de los consultados y con sujeción al Cuestionario que oportunamente se circulará y a los demás extremos que los productores estimen de interés.

De ustedes con la más distinguida consideración, atento
s. s. q. b. s., El Secretario, *A. Navarrete.*

Hullera Nacional

Madrid, 4 de Abril de 1924

(Circular a los productores mineros)

Muy Sres. míos:

En vista de las contestaciones recibidas a nuestra circular del 5 de Marzo próximo pasado, se ha convenido, en principio, que la reunión preliminar de la Asamblea, en la cual se acordará al procedimiento más expedito para los inmediatos trabajos de ésta, tenga lugar en el local de esta Asociación, Zurbano, 8, bajo, el día 24 del corriente mes, a las cinco de la tarde.

Esas contestaciones recibidas han permitido, además, redactar el Cuestionario que es adjunto, para que sea objeto del estudio y la deliberación de la Asamblea.

A fin de hacerlos más fáciles, se ruega a los señores Ponentes, indicados en el Cuestionario, tengan la bondad de enviar a esta Secretaría, con la antelación que les sea posible, algunas copias de sus trabajos.

En espera de sus noticias, quedamos a sus disposición y nos reiteramos suyos attos. ss. ss., *El Secretario.*

Asamblea Hullera Nacional

CUESTIONARIO

I.—Medidas más convenientes para aumentar el consumo de carbón en España.—Ponente: Sr. Lucio Villegas, Director de la Sociedad Duro-Felguera.

II.—Medidas para limitar la importación de carbón extranjero.—Ponente: Sr. Viedma, de la Sociedad Fábrica de Mieres.

III.—Restablecimiento de tarifas especiales ferroviarias para el transporte de carbones, tanto a los puertos como al interior de la Península.—Ponente: Sr. Huidobro, de la Sociedad Hullera Española.

IV.—Diferenciación de las tarifas al interior, según se trate de carbones nacionales o importados.—Ponente: señor Quintana, de la Sociedad Hulleras de Veguín y Olloniego.

V.—Obligatoriedad y efectividad del consumo de carbón nacional por los ferrocarriles, la Marina de guerra, la Marina mercante subvencionada y demás industrias que dependan directa o indirectamente del Estado, o reciban de él auxilio. Cumplimiento de la Ley de 1907.—Ponente: Sr. Junquera, ex-Director de la Central Hullera.

VI.—Exportación del carbón. Su conveniencia y medios de hacerla factible. Ponente: Sr. Peña, de Duro-Felguera.

VII.—Rebaja de las tarifas de carga y descarga en los puertos y de los arbitrios de las Juntas de obras.—Ponentes: Sres. Izaguirre, de Nespral y Compañía, y Santamarina, de la Sociedad Orueta e Ibrán.

VIII.—Reducción o supresión de los derechos obvencionales de Aduanas.—Ponente: Sr. González, de la Sociedad Comercial Asturiana.

IX.—Supresión de los arbitrios locales sobre el carbón, y

la madera de mina.—Ponente: Sr. Rico, Secretario de la Patronal.

X.—Limitación de la exportación de madera de mina y reducción de los derechos arancelarios de importación en la misma proporción que los del carbón. Otras medidas para abaratar la madera.—Ponente: Sr. Cueto Felgueroso, encargado de la «Sección Maderas», de la Patronal.

XI.—Supresión del impuesto de 3 por 100 sobre el capital.—Ponente: el que designen los productores de León.

XII.—Policía minera.—Ponente: Sr. Sela, Secretario de la Patronal de Asturias.

XIII.—Efecto útil del trabajo y restablecimiento de la jornada efectiva de siete horas en el interior.—Ponente: el que designe la Sociedad Peñarroya.

XIV.—Producción de aglomerado. Arancel de importación y tarifa ferroviaria de la brea.—Ponente: D. A. Ortiz de la Torre, de la Hullera Nacional.

XV.—Habilitación de los puertos de mar.—Ponente: señor Merello.

XVI.—Crédito Hullero.—Ponente: Sr. Fuente.

MEDIOS DE AUMENTAR EL CONSUMO DE CARBÓN EN ESPAÑA

Asamblea Hullera Nacional

TEMA I

MEDIOS DE AUMENTAR EL CONSUMO DE CARBÓN EN ESPAÑA

PONENTE: SR. D. ANTONIO LUCIO-VILLEGAS,
INGENIERO DE MINAS Y DIRECTOR GENERAL
DE LA SOCIEDAD METALÚRGICA DURO-FEL-
GUERA

MEDIOS DE AUMENTAR EL CONSUMO DE CARBÓN EN ESPAÑA

El carbón es la primera materia indispensable para el desarrollo industrial de un país; el aumento de su consumo está íntimamente ligado con el desarrollo de todas las industrias y es forzoso, por esto, pensar cuales deben desarrollarse de manera principal para elevar la cifra de consumo en España, que es, en los años buenos, de 7.500.000 toneladas.

Por desgracia, nuestros yacimientos hulleros no presentan la potencia de que disfrutan en Inglaterra, Estados Unidos y Alemania, ni siquiera la relativa regularidad de los de Francia y Bélgica; son, generalmente, capas estrechas, en posición próxima a la vertical y trastornadas por plegamientos y roturas de la estratificación, lo que origina no solo una explotación cara y peligrosa, sino también una calidad de carbón muy abundante en menudos, circunstancias todas que contribuyen a que el precio de venta haya de ser forzosamente elevado a pesar de que la mano de obra está retribuida muy por bajo de como está en los otros países.

Es inútil pensar, por esa razón, que las industrias en España pueden desarrollarse hasta el punto de convertirla en país exportador de productos manufacturados; esto no será posible jamás por la carestía del carbón, que no puede suplirse con carbón extranjero aunque suprimiéramos los derechos arancelarios, porque una sustancia del precio del carbón nunca resistirá económicamente un aumento tan considerable como supone el costo del transporte desde Inglaterra a España.

Es necesario, por tanto, pensar que el desarrollo de las industrias en España ha de limitarse, tan solo, a cubrir las necesidades de la nación, en sus diversos órdenes, y esto será posible si un conveniente régimen arancelario protege las

fabricaciones en que factores distintos del carbón hagan posible la instalación de las mismas en condiciones aceptables.

Es triste tener que confesar que no hay, por ahora, adelantos técnicos suficientes que nos permitan siquiera abrigar la esperanza de que en un porvenir próximo podamos competir con nuestros carbones nacionales no ya en el mercado mundial sino competir en nuestros mismos puertos, sin la más rigurosa protección arancelaria. Sería necesario para esto el descubrimiento de nuevas cuencas hulleras, en nuestro país, cuencas que unieran a una calidad de carbones parecida a la de Asturias, la regularidad que presentan las capas de Puertollano, y cuencas que estuvieran situadas en la inmediata proximidad de las costas o cerca de una zona industrial como Bilbao o Cataluña; por desgracia, repetimos, cada vez son más remotas estas esperanzas, pues las que se abrigaban sobre la continuidad hasta el mar de la zona carbonífera central de Asturias han quedado muy mermadas con los desfavorables resultados conseguidos en los últimos sondeos.

La cifra de consumo de carbón en nuestro país, en los años corrientes, hemos indicado ya que es de 7.500.000 de toneladas, de los cuales 6.200.000 son de producción nacional y 1.300.000 son importadas casi en su totalidad de Inglaterra.

No existen datos estadísticos precisos de como esa cifra de consumo se reparte entre las diversas necesidades e industrias; pero un avance aproximado hecho con datos recientes nos permite establecer como reparto probable:

| | | | | | |
|-----|--|------------------|-------|-------|---------|
| 1. | Consumido en ferrocarriles..... | 1.600.000 | tons. | 21,5 | por 100 |
| 2. | » en la industria siderúrgica. | 1.500.000 | » | 20,0 | » |
| 3. | Consumo doméstico..... | 1.400.000 | » | 18,7 | » |
| 4. | Producción de energía eléctrica ... | 350.000 | » | 4,7 | » |
| 5. | » de gas de alumbrado.. | 400.000 | » | 5,35 | » |
| 6. | Vidrieras, alfarerías, ladrillos, etc. | 300.000 | » | 4,00 | » |
| 7. | Consumido en las mismas minas.. | 250.000 | » | 3,35 | » |
| 8. | » en cabotaje y pesca.... | 750.000 | » | 10,00 | » |
| 9. | Azucareras y cementos..... | 450.000 | » | 6,00 | » |
| 10. | Marina de Guerra..... | 80.000 | » | 1,07 | » |
| 11. | Industrias metalúrgicas..... | 200.000 | » | 2,67 | » |
| 12. | Diversos..... | 220.000 | » | 2,90 | » |
| | | <u>7.500.000</u> | » | | |

Es interesante comparar estas cifras de reparto con las semejantes referentes al reparto del consumo del carbón en Inglaterra, que es como sigue:

| | | | | |
|--|--------------------|-------|---------|---------|
| 1. Consumidos en ferrocarriles..... | 12.900.000 | tons. | 7,20 | por 100 |
| 2. » industrias siderúrgicas. | 36.900.000 | | > 20,5 | > |
| 3. Consumo doméstico..... | 36.000.000 | | > 20,0 | > |
| 4. Producción de energía eléctrica ... | 8.000.000 | | > 4,5 | > |
| 5. » gas alumbrado..... | 15.400.000 | | > 8,5 | > |
| 6. Consumido en las minas..... | 16.700.000 | | > 9,5 | > |
| 7. Cabotaje y pesca | 2.500.000 | | > 1,4 | > |
| 8. Industrias metalúrgicas..... | 2.200.000 | | > 1,25 | > |
| 9. Industrias diversas..... | 6.000.000 | | > 3,35 | > |
| 10. Aplicaciones restantes | 43.400.000 | | > 24,00 | > |
| | <u>180.000.000</u> | | > | > |

El consumo de carbón por habitante es en Inglaterra de 3,7 toneladas al año y en España solo de 375 kilogramos, es decir 10 veces superior en Inglaterra; la diferencia, en lo que se refiere al consumo doméstico, es aún más importante, pues, en Inglaterra, es de 780 kilogramos al año, y en España, solo de 70 kilos.

Comparemos ahora el consumo en España con nuestras reservas conocidas y probables y hagamos lo mismo con Inglaterra. Con arreglo a los últimos datos suministrados por Adaro se pueden evaluar en 4.400 millones de toneladas nuestras reservas conocidas y probables y desde el año 1913 en que fueron suministrados esos datos ningún nuevo descubrimiento nos permite aumentar aquella cifra; tenemos, por tanto, que nuestras reservas carboníferas nos permiten sostener durante $\frac{4.400}{7,5} = 580$ años nuestro consumo actual; nuestra producción actual siendo de 6 millones anuales, puede ser sostenida durante 740 años.

En Inglaterra se aprecia en 180 millares de millones la reserva probable de sus cuencas hasta los 1.500 metros de profundidad, que se considera hoy como profundidad límite explotable comercialmente, y es, por tanto, esa reserva capaz de sostener durante 1000 años su consumo; sin embargo como la producción inglesa se destina en gran parte a la exportación y alcanza la cifra de 270 millones anuales, no per-

miten dichas reservas mantener la exportación sino durante 670 años.

Vemos, por estas cifras, que es lógico y patriótico pensar en que nuestras reservas de carbón son más que suficientes para permitirnos desear aumentos de producción, pero esto no podrá conseguirse si no se consigue al mismo tiempo un aumento del consumo en España.

Examinemos el estado presente y el porvenir de las industrias consumidoras de carbón:

1—FERROCARRILES.—Es de todos sabido que en España hay escasez de comunicaciones ferroviarias; todos llevamos varios lustros oyendo hablar de la construcción de nuevas líneas, pero el hecho es que nuestra cifra de 15.000 kilómetros de vías férreas nunca aumenta y que los pequeños ferrocarriles construídos, en los últimos años no han contribuído a mejorar sensiblemente nuestros medios de circulación.

Claro que en un país como España rodeado de mares, con una costa abrupta y una meseta central alta y poco propicia por sus condiciones naturales al desarrollo de grandes industrias no es posible pensar que las líneas ferroviarias alcancen el desarrollo que en Francia o Inglaterra; pero de todos modos, no es dable imaginar que continuemos más tiempo sin aumentar la red ferroviaria y hay que suponer, por tanto, que la cifra de un millón seiscientos mil que consumen los ferrocarriles ha de experimentar, en fecha no muy lejana, un aumento al que no será seguramente obstáculo la proyectada electrificación de gran parte de nuestras redes, puesto que la electrificación ha de llevar consigo el establecimiento de grandes centrales térmicas de reserva, en las que han de consumirse nuestros combustibles inferiores después de ser privados, por destilaciones previas, de substancias orgánicas de enorme valor desde el punto de vista industrial.

No cabe duda que todo lo que suponga aumento de vías ferroviarias ha de traducirse inmediatamente para la industria carbonera en un aumento del consumo de carbón, no solo de una manera directa sino también por el aumento de riqueza industrial que directamente produce.

2—INDUSTRIA SIDERURGICA.—Tanto en Inglaterra como en Alemania y en los Estados Unidos el verdadero factor determinante del aumento de producción de carbón ha sido el desarrollo de la industria siderúrgica; todas las innovaciones y mejoras en esta industria han dado como resultado un gran abaratamiento de los productos férreos, un aumento en la producción de éstos y finalmente, y como consecuencia, un gran aumento en el consumo de carbón.

Así, en Inglaterra, el empleo, en 1830, del aire caliente en los hornos altos (que lleva como consecuencia un menor consumo del 50 por 100 en la cantidad de cok necesario para producir una tonelada de lingote), trajo como consecuencia el gran desarrollo en la producción del hierro colado y la más formidable expansión que se ha conocido en la producción y consumo de carbón.

España, con sus extensos y bien conocidos criaderos de minerales de hierro, ofrece ancho campo al desarrollo de la industria siderúrgica, y sin embargo hemos sido y somos tributarios del extranjero en todas las ramas de los productos férreos; siempre se ha atribuido a la escasez y mala calidad de nuestros carbones esa triste dependencia; pero, afortunadamente, un mejor conocimiento de nuestros recursos y una perfección cada vez mayor en nuestros procedimientos preparatorios nos ha permitido ya desterrar, en la casi totalidad de las fábricas siderúrgicas españolas, el empleo de carbones extranjeros y hoy día, no ya los hornos altos de Asturias, en los que nunca ardió una tonelada inglesa, sino los altos hornos de Bilbao y Santander y hasta el nuevo horno de Sagunto encierran en su seno, el cok asturiano reductor de la tierra roja española que, vencedor de viejos prejuicios, vindica su fama y prueba que, bien fabricado y mezclados los carbones en forma apropiada, puede luchar con los coks tan renombrados de Newcastle y Cunnerwille.

La riqueza y buenas condiciones de los minerales de hierro españoles son bien conocidas en el mundo entero; las reservas perfectamente reconocidas de mineral de hierro, con más 45 por 100 de fe, pasan de 750 millones de toneladas a más de una reserva tres veces mayor, por lo menos, de otros

minerales más pobres, lo cual permite asegurar que la industria siderúrgica ha de experimentar en fecha próxima una mejora importante en nuestro país. En efecto, el consumo nacional de productos férreos no puede hoy ser cubierto por la producción de las fábricas españolas y un promedio de los productos importados en estos últimos años nos dá:

| | | | |
|--|----------------------|---|---|
| Importado en hierros laminados corrientes..... | 65.000 tons. anuales | | |
| » en carriles..... | 25.000 | » | » |
| » en lingotes de hierro colado..... | 12.000 | » | » |
| » en lingotes de acero..... | 12.000 | » | » |
| » en hoja de lata..... | 12.000 | » | » |
| » en material ferroviario móvil..... | 15.000 | » | » |
| » en tubos de hierro y acero..... | 11.000 | » | » |
| » en alambres, cables, roblones, etc... | 7.000 | » | » |
| » en obras de calderería..... | 6.000 | » | » |
| » en chatarras..... | 75.000 | » | » |

Suman todas estas partidas 241.000 toneladas representativas de un consumo de 480.000 toneladas de mineral de hierro y 850.000 toneladas de carbón, con un valor global de más de 100 millones de pesetas y que representan cerca del 80 por 100 de la capacidad actual de producción de todas las fábricas siderúrgicas españolas juntas.

Ante este hecho cabe esperar que el camino tan valientemente emprendido por la Sociedad Siderúrgica del Mediterraneo levantando en la bella costa levantina, cerca de Valencia, su monumental fábrica capaz de producir 150.000 toneladas de productos laminados ha de ser seguido por las otras fábricas siderúrgicas y que pronto hemos de ver reducirse a nada la importación de productos férreos en España con la ventaja consiguiente para los productores de mineral de hierro y de carbón y para nuestros obreros que podrán utilizar sus energías en trabajo tan noble y viril como el de transformar, manejar y pulir el hierro.

Es necesario, sin embargo, llamar en este lugar, la aten-

ción sobre el peligro que encerraría para nuestra producción nacional cualquier concesión que disminuyera la barrera arancelaria que hoy protege la industria siderúrgica y a cuyo amparo y protección auguramos un formal desarrollo de esta industria tan necesaria para el consumo de carbón; gran mal fué para la economía nacional las facilidades y reducción de derechos arancelarios que disfrutaron hace tiempo determinadas empresas ferroviarias pues contribuyeron, en gran escala, al estancamiento y escaso desarrollo, tanto en la siderurgia como de la industria hullera española; por eso hoy, ante el peligro que se ha señalado muy ostensiblemente estos días, de constitución de Sociedades pseudo españolas con tendencia a introducir en España gran cantidad de productos terminados fabricados en el extranjero, debemos, como productores de carbón levantar nuestra voz y hacer constar nuestra protesta contra cualquier intento de rebaja de los derechos arancelarios que han de originar como decimos el que, en fecha próxima, podamos contar con un aumento importante de consumo de carbón.

3—CONSUMO DOMESTICO.—La cantidad de carbón por habitante que se consume en España no llega a 70 kilos; no vamos a pretender, como es natural, que nuestro país, con su hermoso sol y su buena temperatura, alcance la cifra de 780 kilos por habitante que se consume en Inglaterra el país típico del fuego alegre en el rincón del hogar clásico, ni tan siquiera la de 260 kgs. que se consumen en Alemania, Francia y Bélgica, donde las estufas cerradas y las calefacciones centrales han alcanzado ya gran desarrollo.

En España, es evidente que el consumo doméstico ha de ir en aumento como lo pregona el gran número de instalaciones de calefacción central que se hacen en Madrid y en el Norte de España y el desarrollo de instalaciones higiénicas de duchas y baños; creemos que la instalación de depósitos o almacenes de galletas o antracitas, como ya se han efectuado por algunas Empresas, en varias poblaciones, son medidas que han de contribuir, suministrando clases buenas y un buen peso, al desarrollo de esta importante rama del consumo nacional.

4.—ENERGIA ELECTRICA.—Al iniciarse en España la fiebre de la construcción de los saltos de agua, fué opinión casi general que el consumo de carbón, en nuestro país, sufriría un rudo golpe y que pronto se habrían de notar sus efectos en todas las cuencas hulleras productoras. No puede negarse que así ocurrió al principio, en algunas zonas, y muy especialmente en Cataluña; pero justo es confesar que las instalaciones a vapor, en Cataluña, reunían malísimas condiciones de rendimiento y que se imponía el sustituirlas por energía eléctrica aunque no se hubieran efectuado las instalaciones hidráulicas, y al haberse efectuado, no hubiera dejado igualmente de notarse la disminución del consumo de combustible, consecuencia de la mejoría general de la instalación.

El hecho indudable es que la marcha, en estos diez últimos años, de las instalaciones hidroeléctricas de España ha puesto de manifiesto que todas estas instalaciones necesitan forzosamente una gran instalación térmica de reserva, que permita, no solo atender la gran disminución de la potencia disponible, en las épocas de estiaje, sino también prever las averías que puedan sobrevenir en las líneas de enlace de los saltos con los centros de consumo; esta necesidad del consorcio de las centrales térmicas con las hidráulicas es mayor cada día y más grande cada vez el predominio de la central térmica porque los nuevos saltos son cada vez más caros y más irregulares y más alejados de los centros de consumo, y, en cambio, las centrales térmicas, gracias a los adelantos incessantes que se obtienen en los rendimientos de calderas y turbinas, producen la energía eléctrica a un precio cada vez menor, y mucho más si pueden ser instaladas en la proximidad de cuencas hulleras o de zonas ligníferas de escaso valor.

La destilación de los carbones inferiores a baja temperatura y el empleo del semi-cok obtenido como combustible pulverizado, son dos instalaciones de las que es dable esperar aún una enorme ventaja sobre los procedimientos obtenidos hoy en la producción de energía eléctrica.

De una tonelada de hulla seca menuda con el 13 por 100 de cenizas y 32 de materias volátiles, se deben obtener, por destilación a 500° C, las materias siguientes:

90 kilogramos de alquitrán primario.

7 kilogramos de sulfato amónico.

120 m.³ de gas rico con 5.000 C. y

800 kgs. de semi-cok con el 8 % de materias volátiles y
6.500 calorías.

Los 90 kilogramos de alquitrán primario deben producir,
por destilación fraccionada:

10 kilogramos de bencina y aceite ligero.

9 » de aceite para motores

19 » de aceite de creosota

3 » de parafina

9 » de aceite de engrase

20 » de brea.

El valor de estos productos unido al del sulfato amónico
pasa de las 20 pesetas, es decir, que por la destilación a baja
temperatura, obtenemos de una tonelada de hulla cuyo valor
es de 50 pesetas, en cualquier punto del litoral de España,
subproductos por valor de 20 pesetas, y productos sólidos y
gaseosos que representan el 83 por 100 de la potencia calorífica
de la tonelada de hulla primitiva.

Una buena instalación de grandes calderas marchando con
carbón semi-cok pulverizado permite un rendimiento del 87'5
por 100 y el empleo de grandes unidades de 30/35.000 KW.
con vapor a 25 atmósferas y recalentamiento a 380°C. permite
un consumo de solo 4,5 kgs. de vapor por kilowatio-hora.

Tomando, sin embargo, los datos más prácticos de 80 por
100 y 5,5 kgs. para tener en cuenta las variaciones de carga
y teniendo en cuenta el precio de 30 pesetas para las 5.800
calorías, tenemos una cifra de costo de 4,1 a 3,8 céntimos el
KW.-hora aplicando un 10 por 100 para interés y amortiza-
ción de la instalación térmica y suponiendo un factor de car-
ga de 0,3 a 0,4, una instalación hidroeléctrica, trabajando con
igual factor de carga y tomando un valor medio debe tener
hoy un precio de coste superior en 2 céntimos a las cifras an-
teriores y de aquí nuestra creencia de que las instalaciones

futuras han de ser casi siempre termoeléctricas, y que las instalaciones actuales hidráulicas obtendrán grandes ventajas de su acoplamiento a las térmicas tanto por la mejora de su factor de carga como por la disminución en su costo.

5.—CONSUMO DE CARBON EN LA FABRICACION DEL GAS DE ALUMBRADO.—Calculamos en 400.000 toneladas el consumo anual en la totalidad de las fábricas españolas de gas; consumo menor, en un 20 por 100, al que existía antes de la guerra europea durante la cual la escasez de carbón de gas en España determinó la marcha reducida de algunas instalaciones con abandono de tuberías de gas; en algunas fábricas se destilaron maderas que produjeron sustancias como el ácido piroleñoso que determinó la corrosión de gran número de tuberías. De todos modos el consumo de las fábricas va en aumento desde el año 1918, y debe ser así teniendo en cuenta la abundancia relativa de carbones para gas en España y su cotización tan reducida, comparada con la de los carbones ingleses similares.

Aunque el mechero Bunsen y la camisa incandescente a base de óxido de metales raros descubierta por Welsbach prestaron a la industria del gas de alumbrado un apoyo inestimable en su competencia con la luz eléctrica, no cabe esperar mucho que obtenga la victoria el gas en esta lucha; sin embargo hay muchas aplicaciones en las que el gas de alumbrado desempeñará papel importantísimo; aparte de la muy principal de la calefacción doméstica, podemos citar:

1.—Para satisfacer las necesidades diversas de innumerables consumidores que son industriales en pequeña escala.

2.—En la fabricación de objetos caros, de lujo, en los cuales la cuestión del coste de las operaciones de calentamiento es de menos importancia que la certidumbre de alcanzar un resultado exacto en un tiempo dado, como por ejemplo en el tratamiento térmico de ciertos aceros y aleaciones.

3.—En las grandes fábricas de transformación para aplicaciones diversas, como: fusión de plomo en crisoles, recocido, templado y cementado de piezas de acero y otras semejantes; templado de vidrio, etc.

4.—Aplicaciones muy diversas como el recocido de alambres de pequeño calibre en hornos de gas; en las industrias textiles para el estirado chamuscado y prensado de los tejidos y empaquetado de la lana.

En todas estas aplicaciones, a más de la principal de empresas de alumbrado, se consumen en Inglaterra más de 17,5 millones de toneladas de carbón; cierto que la industria del gas de alumbrado ha nacido en Inglaterra y es allí donde alcanzó su máximo desarrollo.

6.—INDUSTRIA VIDRIERA, CERAMICA, CEMENTOS, ETC.—Tiene mucha importancia en España la industria vidriera y la tendrá aún más el día que sea posible prescindir en absoluto de la importación extranjera, no solo en lo referente a vidrio ordinario, bien plano o en botellas, sino también la que se efectúa de aisladores para líneas de alta tensión, para telégrafos y teléfonos, cuya fabricación es aún casi desconocida en nuestro país; la importación de estos materiales pasa actualmente de más de 8.500 toneladas con un valor de 13.000.000 de pesetas.

Es esto tanto más sensible cuanto que tenemos en diversos lugares de España, y sobre todo en Asturias, todos los materiales necesarios para que la fabricación del vidrio pueda ser tan barata que no admita competencia extranjera. El desarrollo de esta industria en Asturias, combinada con la instalación de nuevas máquinas automáticas, permitirá incrementar el consumo en más de 18.000 toneladas anuales que representan el 50 por 100 del consumo actual.

Las industrias enumeradas, y muy principalmente la siderúrgica con sus grandes talleres de transformación y su aplicación a las construcciones metálicas y a los astilleros, son la base, el fundamento de la industria hullera española. El desarrollo de la siderurgia, su incremento, su expansión, no solo en cantidad sino en cuanto a la calidad de los diversos productos fabricados, lleva necesariamente consigo el desarrollo, la incrementación y el progreso de la industria hullera.

Fomentemos, por todos los medios, el desarrollo industrial porque ahí está la manera única de intensificar el consumo de

carbón y de hacer que aumente y se perfeccione nuestra minería de hulla.

«El hombre es la medida de todas las cosas», dice un apotegma conocido. «El carbón es la medida de todas las industrias», decimos nosotros parodiando esa sentencia.

El florecimiento industrial de un país está en razón directa de la importancia que tenga la explotación y el beneficio de la hulla.

ANTONIO LUCIO VILLEGAS

Director de la Sociedad Metalúrgica

Duro-Felguera

Véanse al final las Actas y las Conclusiones correspondientes votadas por la Asamblea.

MEDIDAS PARA LIMITAR LA IMPORTACION DE CARBON-EXTRANJERO

Siendo la producción de carbón nacional suficiente para atender las necesidades del país y siendo las clases y calidades de ese carbón todo lo distintas y apropiadas para los diversos usos que en la industria son indispensables, tienen los industriales el deber de procurar, por todos los medios a su alcance, el difundir estas afirmaciones, el demostrar su realidad y el de recordar a los industriales, a los empresarios, a los consumidores en cualquier caso, al propio Gobierno, la obligación que tienen todos, por sano patriotismo, de contribuir

TEMA II

MEDIDAS PARA LIMITAR LA IMPORTACION DE CARBON EXTRANJERO

Por ello, los productores de carbón de España, es esencial que de una manera inanimada, rotunda y categórica se expresen y comprueben fehacientemente que hasta

PONENTE: SR. GARCIA DE VIEDMA INGENIERO DE CAMINOS. (DE LA SOCIEDAD FABRICA DE MIERES)

exigencias de la industria, que las minas están en condiciones de aumentar su producción para atender prontamente a cualquier incremento en el consumo y, por consiguiente, para obrar en defensa de nuestra independencia, además de la protección arancelaria que actualmente es muy reducida, se precisa restringir la importación de carbón extranjero, y en especial la del carbón inglés, que viene a nuestro país, no en las condiciones que esta libre concurrencia de comercio, sino favorecida por las concesiones que el Estado y las Compañías Navieras tienen establecidas para proteger la industria primordial de la Gran Bretaña.

Pero además y aparte del interés principalísimo que para todo Gobierno significa aquello que se refiere a nuestra independencia, y que asegura nuestra defensa nacional, está el

MEDIDAS PARA LIMITAR LA IMPORTACION DE CARBON EXTRANJERO

Siendo la producción de carbón nacional suficiente para atender las necesidades del país y siendo las clases y calidades de ese carbón todo lo distintas y apropiadas para los diversos fines que en la industria son indispensables, tienen los hulleros el deber de procurar, por todos los medios a su alcance, el difundir estas afirmaciones, el demostrar su realidad y el de recordar a los industriales, a los almacenistas, a los consumidores en cualquier escala y al propio Gobierno, la obligación que tienen todos, por sano patriotismo, de contribuir al sostenimiento y al desarrollo de la producción hullera.

Por ello, en esta Asamblea, en que se encuentran reunidos los productores de carbón de todas las regiones de España, es esencial que de una manera unánime, rotunda y categórica se exprese y se compruebe terminantemente que basta el carbón nacional para satisfacer las necesidades del consumo español, que sus calidades son adecuadas para todas las exigencias de la industria, que las minas están en condiciones de aumentar su producción para atender prontamente a cualquier incremento en el consumo y, por consiguiente, para obrar en defensa de nuestra independencia, además de la protección arancelaria que actualmente es muy reducida, se precisa restringir la importación de carbón extranjero y en especial la del carbón inglés, que viene a nuestro país, no en las condiciones que una libre concurrencia determinaría, sino favorecido por las concesiones que el Estado y las Compañías Navieras tienen establecidas para proteger la industria primordial de la Gran Bretaña.

Pero además y aparte del interés principalísimo que para todo Gobierno significa aquello que se refiere a nuestra independencia y que asegure nuestra defensa nacional, está el

problema de la vida de una industria que es básica para todas las demás y que necesita desenvolverse, desarrollarse y perfeccionarse para producir en las mejores condiciones de explotación, en beneficio de todo el país y principalmente de los consumidores, pues, en la actualidad, está ahogada, comprimida por el exceso de importación.

Y no hace falta demostrar que ese exceso de carbón extranjero que entra en nuestro país es adquirido a precio superior al del combustible nacional más similar, porque en el conocimiento de todos está que durante estos últimos años la mayor parte del carbón inglés importado ha resultado a un precio 8,10 y hasta 15 pesetas superior al del carbón español y es que, en muchos casos, es preferido aquel sólo por ser extranjero, lo que es bien triste aunque muy propio de la idiosincracia española, que ante productos análogos de origen nacional y de procedencia extraña no titubean en conceder su preferencia a lo exótico aún con detrimento de su propio peculio y con desprestigio de la dignidad nacional, y en otros casos que todos conocemos, se adquieren compromisos de carbón inglés por empresas importantes para hacerla forzosa a los mineros españoles a fin de que les entreguen *sus productos a precios ruinosos* no importándoles a las referidas empresas pagar más caros los carbones extranjeros con objeto de lograr sus fines, lo que la mayoría de las veces suelen conseguir, contribuyendo con ello a las grandes crisis porque atraviesa tan frecuentemente la industria hullera.

Estas crisis llegan a ser de fatales e incalculables consecuencias en aquellos casos en que por cualquier causa se nota una restricción en el consumo, pues entonces se hace de todo punto imposible la competencia con el carbón inglés que se ofrece a precio inferior al del mercado con el que tiene que competir, con objeto de sostener la exportación de Inglaterra, a la que se ven obligados los mineros británicos, por razones de interés público.

Por eso fué muy angustiosa la situación porque han atravesado los productores de carbón en los años 1921, 1922 y 23, principalmente en los dos primeros, porque no pudiendo

colocar sus productos en el mercado en condiciones de precio que compensara sus gastos de explotación exclusivamente, por falta de consumidores y por la baja de precio que establecieron los ingleses apelando al dumping, tuvieron que almacenar sus carbones en depósitos que adquirieron proporciones colosales soportando las pérdidas y gastos que esto supone; redujeron la producción con el grave inconveniente de la elevación correspondiente del precio de coste, disminuyeron los días de trabajo con enorme perjuicio para la población obrera y tuvieron que soportar huelgas hasta de 3 meses de duración, resultando al fin con un quebranto tan considerable, que no obstante haberse conseguido el restablecimiento de un Arancel provisional en Mayo del 21, y sucesivamente la reducción de los arbitrios de las Juntas de Obras de Puerto, la concesión de primas a los carbones transportados en régimen de cabotaje desde los puertos asturianos, el consumo obligatorio del carbón nacional por los Ferrocarriles y la Marina de Guerra que no se ha cumplido, la supresión del impuesto del 3 por 100 sobre el producto bruto y alguna otra ventaja como la libre exportación del carbón nacional, sufrieron tal quebranto, repetimos, que aún duran sus efectos y todavía pasará tiempo sin que los productos hulleiros se vean libres de las cargas que la agobiante situación de los años 21 y 22 les hizo contraer.

Ya en el año 23, algo más normalizado el consumo y más regular el trabajo, ha podido explotarse, sin grave perjuicio, gracias al auxilio del Estado por la prórroga de la concesión de las primas de producción y transporte de carbones.

Y empezamos el año actual con la disminución paulatina de esas primas que en Junio ya habrán desaparecido y con ello volverá a presentarse a los productores el pavoroso problema de los años anteriores, si no se acude a tiempo para remediarlo evitando la ruina de la industria minera que, abandonada a sus propias fuerzas, no tendría más que dos caminos a seguir para oponerse a su bancarrota: la rebaja de jornales o el cierre de gran parte de sus minas, medidas ambas

bien radicales y de gran perjuicio para la tranquilidad y prosperidad del país.

En cambio se aumentaría el desnivel de la balanza comercial con la salida en beneficio del extranjero, de gran parte del numerario nacional que habría de destinarse a comprar un producto que puede encontrarse en el país y que, de otro modo, aprovecharía fructíferamente para su desenvolvimiento industrial y comercial y para la independencia nacional.

Hay que contribuir a que eso no suceda y para conseguirlo hemos de proponer al Gobierno, a los industriales y al país entero, por medio de las conclusiones que se aprueben en esta Asamblea, que nos presten su ayuda eficaz, que cooperen al desenvolvimiento y al desarrollo de las minas de carbón que de modo tan vital influyen en la independencia y seguridad de las naciones y que todos, gobernantes y gobernados pongamos la mira en el bien de la Patria con el desinterés propio que exige que los productores pidan tan solo aquellas medidas que sirvan para proteger su industria, sin idea de codicia y demandando lo indispensable, para que sus empresas vivan sin angustia, para que los trabajadores, dando el rendimiento debido en el trabajo, puedan sostener los jornales que mientras no bajen las subsistencias sería injusto reducir, para que el país, los consumidores en general, coadyuven dando preferencia, en igualdad de condiciones, a los carbonos nacionales y para que el Gobierno, convencido de la necesidad y de la seriedad de nuestras demandas, dicte aquellas resoluciones que sean imprescindibles.

Que la producción de hulla, en España, es suficiente para satisfacer las necesidades de su consumo ya ha sido demostrado en muchas ocasiones, basándose en datos tomados de las estadísticas oficiales y consta en multitud de documentos que han sido entregados a todos los Gobiernos que han desempeñado el poder en estos tres últimos años.

De estos trabajos se deduce que el consumo medio anual de carbón en España es de unos seis millones de toneladas y que las minas nacionales van aumentando su producción a partir del año 1915 a medida que disminuye la importación

extranjera a consecuencia de la guerra europea llegando en año 1918, el de máxima actividad en todas las industrias, a suministrar la totalidad del carbón consumido alcanzando el máximo de su producción, que en los años siguientes se ve forzada a reducir por el descenso en el consumo a consecuencia de la crisis mundial iniciada el 1919, y por el aumento de importación de carbón inglés.

Los cuadros y los gráficos que resumen las cifras sobre consumo y producción total de hulla, consumo en el litoral de España y producción y salidas de Asturias son tan elocuentes que bastan por sí solos para afirmar «que la producción de hulla nacional puede y debe bastar al consumo» y «que la producción, y especialmente la de Asturias, está contenida, no por la potencialidad de sus cuencas, sino por importación extranjera».

Posteriormente en los años 1922 y 23, ¿qué ha ocurrido? ¿Ha sido suficiente nuestra producción para atender al consumo? Ya hemos indicado que a fines del año 21 y durante el 22, los mineros españoles se vieron obligados a almacenar sus carbones por falta de demanda, a reducir los días de trabajo porque les era imposible aumentar sus stocks por falta de sitio para apilar su carbones en las minas y cargaderos y a soportar perjuicios que, unidos a los de las huelgas importantes que en dicho año se plantearon, dieron origen a una de las crisis más agudas porque ha atravesado la industria hulla.

Reducida la producción de este modo, aún se llega a fines del año con una existencia de carbones en depósito de cerca de 500.000 toneladas, lo que demuestra evidentemente que aunque no hubiera habido importación las minas nacionales hubieran cubierto las atenciones del mercado.

En 1923 el consumo reaccionó y la industria trabajó ya en condiciones más normales que en el año anterior, aunque los precios se mantuvieron en unos límites tan bajos en relación con los de coste, que, a no ser por la protección del Estado, no hubiera sido posible la explotación. No habiendo podido reunir, por premura de tiempo, los datos estadísticos completos de producción e importación correspondientes a este año,

solo hemos de consignar los hechos incontrovertibles de que las empresas mineras más importantes han aumentado, en este año, su producción llegando a cifras superiores a las del año 1918, el de máxima producción nacional, y de que esas mismas Empresas para dar salida a sus productos han precisado buscar mercados en otros países como Italia, Portugal, Francia y Bélgica a donde se han exportado cantidades muy importantes de carbón y de cok que no fué posible colocar en el mercado nacional por la ventaja concedida a Inglaterra en el Tratado de Comercio que le permite introducir 750.000 toneladas con tarifa reducida de Arancel.

No es aventurado, pues, afirmar que la producción de hulla nacional puede y debe bastar al consumo.

Que las calidades de nuestros carbones son adecuadas para todas las exigencias de la industria, es también necesario que quede concretado para destruir la falsa opinión muy generalizada de que solo con carbones ingleses pueden obtenerse buenos resultados.

Tenemos en nuestro país hullas y antracitas de todas calidades en cantidad suficiente para la Siderurgia, para la obtención del gas de alumbrado y de gas pobre para motores, para la fabricación de aglomerados y la producción de vapor, para fraguas, etc.

La comparación de las características de nuestros productos con los ingleses acusa una ventaja a favor de estos últimos que no depende de la industria ni de los procedimientos de explotación más o menos modernos, sino del privilegio de la Naturaleza que ha otorgado a Inglaterra yacimientos más ricos, más regulares y más puros.

Por esta causa pueden ofrecer nuestros competidores los carbones gruesos con un tipo de cenizas más bajo que los nacionales y los menudos con un tanto por ciento de humedad inferior a los nuestros, por que no necesitan lavar cuatro quintas partes de su producción, lo que se traduce en un mayor valor de la hulla inglesa, que es variable con el precio de venta, pero que no debe alcanzar los límites tan desproporcionados que hemos señalado al principio.

Concretemos a dos casos la comparación y precisamente para las clases que necesitan las dos industrias de mayor consumo, como la siderúrgica y la de transportes por vía férrea.

Las características de los carbones ingleses propios para cok que consume la industria siderúrgica, son las siguientes:

Carbón de Newcastle: Volátiles, 25 por 100; Humedad, 4 por 100; Cenizas, 8 por 100.

Las características de los carbones apropiados para la fabricación de cok que producen las cuencas carboníferas españolas de las regiones del Norte son éstas: Volátiles, 28 por 100; Humedad, 6 por 100; Cenizas, 10 por 100.

Con sujeción a estas características se necesitan para obtener una tonelada de cok 1.410 Kgs. de hulla de Newcastle y 1.470 Kgs. de hulla nacional, resultando el cok inglés con 11 por 100 de cenizas y el español con 14 por 100, lo que representa un aumento de 75 a 80 Kgs. de cok por tonelada de lingote, en contra del combustible nacional, que, traducido en pesetas teniendo en cuenta el precio actual, da un margen de 3,50 pesetas por tonelada de carbón a favor del inglés.

Es decir, que a igualdad de rendimiento no debe pagarse este carbón inglés con un margen mayor de 3,50 pesetas por tonelada y ya hemos dicho antes que suele importarse con un sobrepeso de 8, 10 ó más pesetas.

Las Compañías de Ferrocarriles emplean combustibles de procedencia inglesa cuyas características oscilan entre los límites marcados en el cuadro siguiente:

| | Cenizas | Volátiles | Azufre |
|--------------------|----------|-----------|---------------|
| Briqueta..... | 7 a 12 % | 13 a 18 % | 0,8 a 1,27 % |
| Cribado y Galleta. | 8 a 11 » | 15 a 25 » | 0,7 a 1,10 » |
| Menudo..... | 8 a 11 » | 15 a 27 » | 0,99 a 1,44 » |

Los mineros españoles suministran actualmente carbones a estas Compañías que responden a las siguientes características:

| | Cenizas | Volátiles | Azufre |
|--------------------|-----------|-----------|--------------|
| Briquetas..... | 10 a 12 % | 15 a 22 % | 1 a 1,25 % |
| Cribado y Galleta. | 7 a 9 » | 15 a 32 » | 0,9 a 1,50 » |
| Granza..... | 9 a 10 » | 15 a 32 » | 0,9 a 1,50 » |
| Menudo..... | 10 a 13 » | 15 a 30 » | 1,2 a 1,60 » |

Basta la observación de estas cifras para comprender que Compañías ferroviarias no sufren el menor perjuicio al consumir exclusivamente carbón nacional, aunque siempre se han reservado la libertad de traer un 15 a un 30 por 100 de su consumo de carbón extranjero fundándose en que necesitan esa cantidad de clases especiales.

Es ocasión esta de destruir también otra vulgaridad que circula, sacándose a relucir con frecuencia por personas de mediana ilustración, según la cual se asegura que los expresos españoles no pueden marchar a mayor velocidad de la que lo hacen por la mala calidad de nuestros carbones.

Saben todos los iniciados en estas cuestiones que esa velocidad está limitada por el duro perfil y trazado sinuoso de nuestras líneas y que en aquellos trayectos en que tanto por el perfil como por el trazado y el refuerzo de la vía podrían alcanzarse velocidades superiores a las que corrientemente se desarrollan, no puede hacerse porque lo prohíben terminantemente los Reglamentos vigentes.

Los carbones nacionales de buena calidad jamás han sido tachados por falta de vaporización, como lo prueban los ensayos efectuados por la Marina de Guerra cuyo pliego de condiciones es sumamente exigente en este extremo.

Y a propósito de la Marina de Guerra, debemos decir que no consume carbón español no obstante las repetidas gestiones que con ese fin se han realizado y las disposiciones vigentes que a ello le obligan; a pesar de que todas las opiniones de las más altas autoridades coinciden en apreciar que es absolutamente indispensable que los arsenales y los buques empleen el combustible que se produce en el país, lo que está en contra de las enseñanzas de todas las guerras en que se demostró palpablemente que no puede contarse más que con los carbones propios, pues los extraños son declarados contrabando, y en contra también de los resultados prácticos de esa época en que los buques consumieron carbón nacional aunque no de la mejor calidad ni de las clases más apropiadas.

Nos referiremos para reforzar nuestro argumento al infor-

me, siempre nuevo, del ilustre Adaro sobre los carbones nacionales y la Marina de guerra y recordaremos una vez más que los buques de la Trasatlántica española «Montserrat», «Antonio López» y «Alfonso XIII», forzarán el bloqueo de la Isla de Cuba quemando en sus calderas carbón nacional, hecho confortante y glorioso, que trae a la memoria, involuntariamente, aquel trágico momento en que el «Cristóbal Colón» arriaba su bandera, arrojándose sobre la costa, porque el carbón extranjero de que disponía no permitía mantener la presión de sus calderas.

Hoy mismo todos los vapores mercantes, incluso los trasatlánticos, emplean carbón asturiano en las grandes navegaciones y cuando han de repostarse de carbón extranjero para sus viajes de retorno de América, no navegan en condiciones y con velocidad superiores a las que realizan con nuestros carbones.

Convendría que se revisaran los pliegos de condiciones que para el suministro de carbones tiene la Marina de Guerra adaptándolos a las condiciones del combustible de nuestras minas, como prometieron en distintas ocasiones los Ministros del ramo a varias comisiones de la Asociación Patronal de Mineros y que se gestione nuevamente el cumplimiento de lo que está ordenado para el consumo de los buques de la Armada, restringiendo las frecuentes autorizaciones para la adquisición de carbones Cardiff hasta llegar a suprimirlas. A este efecto sería indispensable se procediera con urgencia al estudio de las necesidades y condiciones del carbón para los buques de guerra, teniendo en cuenta los numerosos informes que sobre el particular se han hecho, y que en esa comisión de estudio se diese entrada a una representación hullera, que con especial conocimiento contribuiría a llegar a resultados prácticos.

Si además de lo expuesto aseguramos que las minas están en condiciones de aumentar su producción para subvenir en corto plazo a eventuales progresos del consumo, como podremos demostrar en cuantos informes sean necesarios, ya que en la actualidad hay muchas labores paradas y otras mu-

chas en preparación, habiéndose invertido en el desarrollo de la industria y en dotarla de instalaciones modernas más de cien millones de pesetas, habremos conseguido el fin que nos proponemos, de demostrar al país que la industria hullera, que es una de las que arrastran en la actualidad una vida más lánguida, necesita para continuar viviendo una protección decidida que la resguarde de la catástrofe que se le avecina si no se acude en su remedio.

Para obtener resultados que puedan ser satisfactorios sin perjuicio de los consumidores es de necesidad reducir la importación de carbón inglés al mínimo posible, garantizando si es preciso los precios máximos de venta de nuestros carbones para desechar toda sospecha y desterrar cualquiera tentativa de lucro indebido, y adoptar juntamente las medidas imprescindibles, para que sea efectiva la obligatoriedad que las disposiciones vigentes imponen a las Compañías de Ferrocarriles y de Navegación que perciben subvención del Estado de consumir nuestros carbones; para que los arsenales y la Marina de Guerra empleen igualmente los combustibles producidos en el país; para que fomentándose y desarrollándose la industria minera pueda producir en condiciones de explotación, que permita reducir los precios en beneficio de todos, y para que no tolerando los abusos que se cometen a la sombra de concesiones legales, se supriman esas concesiones o se sometan a una vigilancia tan intensa que imposibilite cualquier infracción de las condiciones con arreglo a las cuales están autorizadas.

Claro que en esto nos referimos a los pontones o almacenes flotantes de carbón que, autorizados por Real Decreto de 6 de Marzo de 1900 para introducir en ellos carbón extranjero con franquicia arancelaria y con el exclusivo destino del aprovisionamiento de buques de vapor que hagan navegación de altura, han burlado en tantas ocasiones las prescripciones a que están sometidos y constituyen un amplio portillo por donde puede introducirse gran cantidad de carbón extranjero, sin pago de derechos.

Entre las condiciones que el R. D. de 6 de Marzo de 1900

exige para disfrutar de una concesión de pontón o almacén flotante, figuran:

«Que los buques en que vengan combustibles para estos depósitos flotantes no produzcan otra mercancía alguna, siendo completo y único cargamento de carbón mineral o cok.»

«Que en el pontón no se introduzcan más que carbones y cok extranjeros con prohibición absoluta de que se alijen en tierra o se transborden a buques que hagan el comercio de cabotaje.»

Estas condiciones, que son esenciales, han sido vulneradas constantemente y prueba de ello son las numerosas instancias y protestas que ya a los Administradores de Aduanas o a los Ministros de Marina y de Hacienda se han elevado en reiteradas ocasiones denunciando hechos concretos y que no dejan lugar a dudas.

Hemos de citar solamente la protesta elevada por los almacenistas de carbones de Málaga al Administrador de Aduanas de aquella provincia en 23 de Junio de 1922 y la dirigida por los mismos industriales al Ministro de Marina en 18 de Septiembre del mismo año, referente la primera al perjuicio que causa a la hacienda pública y a los almacenistas de aquella plaza el depósito flotante establecido en aquel puerto que a la sombra de estar exento el carbón que en el mismo se introduce de pago de los derechos de Arancel, monopolizaba el suministro de combustible no solo para los buques que hacen navegación de altura, si no hasta para los más pequeños vaporcitos de pesca que entraban en aquella bahía; y denunciando la segunda el hecho insólito del abastecimiento del carbón de consumo para el crucero «Cataluña» con combustible tomado del mismo pontón no obstante la prohibición absoluta que establece el R. D. citado de que se alijen en tierra o se trasladen a buques que no hagan exclusivamente navegación de altura, con la circunstancia de que en el caso presente se ofreció al crucero «Cataluña» carbón de igual calidad que la que tenía el pontón a precio más barato y con la agravante de ser los organismos del Estado los que contribuyeron olvidando los preceptos legales a barrenar sus disposiciones.

Otro abuso que debe desaparecer es el privilegio de que disfrutaban los vapores pesqueros que asimilados a determinadas navegaciones, consumen carbón extranjero a la navegación de altura sin pago de derechos de aduanas. Es una disposición que al parecer fué obtenida por sorpresa, y precisamente en un momento en que el Gobierno negociaba con los productores para implantar medidas de protección a la industria hullera.

Resumiendo ya lo que antecede, creemos que deben concretarse las medidas para limitar la importación de carbón extranjero en las siguientes conclusiones que la Asamblea estimará si han de ser o no tomadas en consideración:

1.^a—Que las Compañías de Ferrocarriles y las Compañías de Navegación subvencionadas por el Estado que con arreglo a las Rs. Os. de Fomento de 13 de Diciembre de 1921 y 5 y 6 de Junio de 1922 están obligadas a consumir carbones nacionales cumplan estrictamente lo dispuesto y que en caso de resistencia o incumplimiento se proceda contra ellas retirando la subvención o auxilio que por cualquier concepto perciban. Un organismo del Ministerio de Fomento, con intervención de una representación hullera se encargará de la inspección y control que a este efecto sean necesarios.

2.^a—Que sea eficazmente obligatoria para la Marina de guerra la adquisición de carbón español para el abastecimiento de sus buques y arsenales, determinándose rápidamente las condiciones en que deban hacerse los suministros. A este efecto se creará una comisión técnica de la que forme parte una representación hullera para el estudio y determinación de las condiciones de los carbones en sus diferentes aplicaciones, la clasificación de las minas, que los producen, y las modificaciones que pudieran introducirse en los hogares de las calderas para su adaptación a los combustibles nacionales.

También informaría sobre la creación de depósitos en lugares adecuados para la más fácil provisión y abastecimiento de los buques.

3.^a—Solicitar la caducidad de las concesiones de los depósitos flotantes establecidos al amparo del R. D. de 6 de Marzo de 1900.

4.^a—En el caso de que no sea factible la obtención de esa caducidad que se garantice el cumplimiento de las condiciones anejas a la concesión; otorgando intervención a los productores españoles en la comprobación y vigilancia de esos depósitos.

5.^a—Derogación de la R. O. 6 de Noviembre de 1921, por la cual se autorizó a los vapores pesqueros para consumir carbón extranjero sin pagar los derechos arancelarios, asimilando su navegación a la navegación de altura.

GASPAR G. DE VIEDMA

Ingeniero de Caminos, de la Sociedad

Fábrica de Mieres

TEMAS III Y IV

RESTABLECIMIENTO DE TARIFAS ESPECIALES FERROVIARIAS PARA EL TRANSPORTE DE CARBONES TANTO A LOS PUERTOS COMO AL INTERIOR DE LA PENINSULA, Y DIFERENCIACION DE LAS TARIFAS DEL INTERIOR SEGUN SE TRATE DE CARBONES NACIONALES O IMPORTADOS, CON LA ENMIENDA Y LAS CONCLUSIONES PROPUESTAS A AMBOS TEMAS POR EL SR. ORTIZ DE LA TORRE

Véanse al final las Actas y las Conclusiones correspondientes, votadas por la Asamblea.

TEMA III

RESTABLECIMIENTO DE TARIFAS ESPECIALES FERROVIARIAS PARA EL TRANSPORTE DE CARBONES, TANTO A LOS PUERTOS COMO AL INTERIOR DE LA PENINSULA

TEMAS III Y IV

Ponente: Sr. **ORTIZ DE LA TORRE**. (De la Sociedad Hullera Española).

RESTABLECIMIENTO DE TARIFAS ESPECIALES FERROVIARIAS PARA EL TRANSPORTE DE CARBONES TANTO A LOS PUERTOS COMO AL INTERIOR DE LA PENINSULA, Y DIFERENCIACION DE LAS TARIFAS DEL INTERIOR SEGUN SE TRATE DE CARBONES NACIONALES O IMPORTADOS, CON LA ENMIENDA Y LAS CONCLUSIONES PROPUESTAS A AMBOS TE-

MAS POR EL SR. ORTIZ DE LA TORRE

La supresión de las tarifas especiales por las empresas en España no supone desconocimiento de aquellos fundamentales principios, que hoy subsisten como antes, ni del trastorno que tan radical medida había de llevar a las relaciones entre productores y consumidores.

Se acordó la supresión, a nuestro juicio, con un completo conocimiento de las consecuencias que consigo llevaba, pero fue una medida de defensa, hasta cierto punto justificada, como pueda serlo el egoísmo que para evitar la propia ruina pueda provocar la ajena.

El régimen contractual que las empresas ferroviarias tenían con relación al Estado, fue modificado sustancialmente por este, sin escuchar aquellas, con la promulgación de la ley estableciendo la jornada de 8 horas; y era natural que las

TEMA III

RESTABLECIMIENTO DE TARIFAS ESPECIALES FERROVIARIAS PARA EL TRANSPORTE DE CARBONES, TANTO A LOS PUERTOS COMO AL INTERIOR DE LA PENINSULA

Ponente: Sr. Huidobro, Ex-diputado a Cortes. (De la Sociedad Hullera Española).

La necesidad de establecer diferencia en los transportes en relación a las bases de percepción establecidas en las tarifas especiales, no es necesario demostrarlo y defenderlo, pues desde luego así se ha reconocido siempre.

Todas las Compañías transportadoras han hecho esta diferenciación teniendo en cuenta, respecto de los carbones, la gran masa de tonelaje transportada, su peso y volumen, su valor, distancia a los mercados desde los puntos de producción ecétera, etc.

La supresión de las tarifas especiales ferroviarias por las empresas en España no supone desconocimiento de aquellos fundamentales principios, que hoy subsisten como antes, ni del trastorno que tan radical medida había de llevar a las relaciones entre productores y consumidores.

Se acordó la supresión, a nuestro juicio, con un completo conocimiento de las consecuencias que consigo llevaba, pero fué una medida de defensa, hasta cierto punto justificada, como pueda serlo el egoísmo que para evitar la propia ruina pueda provocar la ajena.

El régimen contractual que las empresas ferroviarias tenían con relación al Estado, fué modificado sustancialmente por este, sin escuchar aquellas, con la promulgación de la ley estableciendo la jornada de 8 horas; y era natural que las

empresas ante esta modificación exagerada que perturbaba intimamente su economía, exagerasen a su vez determinadas compensaciones.

Además las Compañías ferroviarias, como entidades mercantiles, habían sufrido en su economía los mismos trastornos que todas las empresas por el súbito encarecimiento de la vida, el alza enorme de los salarios, la elevación exagerada de los precios de los combustibles, maquinaria, y demás elementos de trabajo. Y mientras las demás empresas podían, hasta cierto punto, restablecer el equilibrio entre los nuevos gastos y el costo de sus productos en mercado, las Compañías ferroviarias no tenían la facultad de elevar el precio del transporte; y solicitaron y obtuvieron la concesión de un aumento en sus tarifas del 15 por 100.

No lo estimaron suficiente (acaso no lo fuera) y encontraron el medio de que ese 15 se convirtiera en el 50 y hasta el 100 por 100 según los casos, con la supresión de las tarifas especiales; y de aquí nació el abuso y el régimen caótico en que hoy nos hallamos.

Si ese 50 o 100 por 100 de elevación sobre las tarifas establecidas hubiera respetado la proporcionalidad existente, aun gravadas las mercancías con una pesada carga, esta se hubiera repartido con arreglo a los mismos principios antes expuestos, y que son elementales y absolutamente indispensables al desarrollo y distribución de la riqueza.

Pero esa proporcionalidad, y en el régimen caótico hoy imperante el daño es para el productor y el consumidor de carbones, pues aun mermada o suprimida la ganancia de aquel, llega el producto exageradamente recargado por la elevación del transporte.

Pueden citarse multitud de casos en que se revela lo que dejamos indicado y por hallarse en el conocimiento de todos no es menester mencionarlos, como lo es así mismo el caso frecuentísimo de que la aparente uniformidad de base de las tarifas actuales, ha producido la desviación del tráfico natural de las zonas mineras a sus mercados, ha perturbado estos, y ha hecho que hoy recorran muchas veces los carbones distancias enormes para hallar su salida, todo ello con el con-

siguiente daño del productor minero y del consumidor mismo.

Baste citar el caso referente al carbón que se transporta desde las minas de Asturias a sus puertos de embarque; tarifa que se ha elevado en un 100 por 100, encareciendo de una manera tan poco razonable el gasto de poner ese combustible a bordo de los buques y que ha de ir a competir precisamente con el carbón inglés en nuestro propio litoral.

Precisamente la proximidad de aquellas minas a los puertos hace suponer a las personas no muy versadas en estos asuntos, que ese gasto es insignificante, y ha llegado a suponerse que la cotización de los carbones sobre wagón bocamina o bordo en puerto es una misma, o con muy escasa diferencia, cuando la realidad es muy distinta, pues la tarifa ferroviaria duplicada, los gastos de carga en muelles muy encarecidos, los de depósitos, mermas y la eventualidad, hartamente frecuente, de estadías de los buques, recargan la tonelada en cantidad superior al impuesto arancelario que satisface el carbón inglés, con el que ha de competir.

De todas estas consideraciones generales, que están en el ánimo de todos, se deduce: que la situación actual respecto de las tarifas ferroviarias de los carbones es la más desastrosa para la industria hullera y para el consumidor; y precisa hallar un régimen de armonía que favorezca al propio tiempo el desarrollo de nuestra producción; porque desatendida por razones de alta política (que no discutimos) la protección arancelaria que tal producción requería, nos parece que en un nuevo régimen de transporte podría dársele aquella compensación que necesita para vivir ante la grave crisis que atraviesa; ya que se nos impone imperativamente la supresión o la sustitución del régimen de primas, con las que el Estado trató de corregir aquel inicial error.

Claro es, que hallándose estos mismos días discutiéndose por el Consejo Superior de ferrocarriles este delicado asunto de las tarifas, y teniendo en él nuestra representación personas dignísimas y competentes, esperamos que allí presentaran razonamientos análogos o conducentes al mismo fin que nosotros pretendemos.

Desconocemos, como es natural, el desenvolvimiento de aquellos debates y las soluciones que se proponen y a las que se podrá llegar; pero entendemos que siempre estaremos a tiempo de presentar ante el Gobierno, que ha de decidir en definitiva, las peticiones o aspiraciones que nos parezcan justas.

No es de nuestra incumbencia presentar un cuadro de tarifas aplicables al transporte del carbón en todas las líneas de las redes españolas; ello es cuestión de carácter eminentemente técnico y necesita el conocimiento de multitud de datos y factores que desconocemos.

Pero nos parece que podríamos redactar algunas bases capitales que debieran, a nuestro juicio, presidir a la confección de las tarifas de transporte de carbones, y son las que presentamos en las siguientes.

CONCLUSIONES:

Primera: Para la confección de las nuevas tarifas ferroviarias de transporte de carbones nacionales, se tomarán como base las tarifas especiales que fueron suprimidas. Su elevación, en el grado que se juzgue indispensable para la vida de las empresas transportadoras, se hará respetando siempre la proporcionalidad que guardaban aquellas tarifas especiales para los distintos recorridos, líneas y destinos.

Segunda: En general los recargos que haya necesidad de establecer en dichas tarifas especiales, deberán hacerse en forma que implique un menor coeficiente de percepción para el transporte de carbones nacionales desde los centros de producción a los puertos del litoral, bien sea para su consumo en el mismo puerto o para su embarque.

Tercera: Deberá además tenerse en cuenta para fijar el coeficiente de percepción en cada caso, la diferencia de valor del carbón nacional según su clasificación en menudos, cribados, aglomerados y cok.

Barcelona 21 de abril de 1924.

A. R. DE HUIDOBRO

Véanse al final las Actas y las Conclusiones correspondientes votadas por la Asamblea.

TEMA IV

DIFERENCIACION DE LAS TARIFAS DEL INTERIOR, SEGUN SE TRATE DE CARBONES NACIONALES E IMPORTADOS

Ponente: Sr. Quintana (De la Sociedad Hulleras de Veguín y Olloniego).

Encargado por la Asociación Patronal de Mineros Asturianos, en Junta general de 24 de Marzo, del tema IV del proyecto de Cuestionario que se ha de someter a la Asamblea Hullera Nacional que se reunirá en Madrid a fines del corriente, tengo el honor de emitir el informe siguiente:

Se acompaña un cuadro en el que se aprecia lo que costaba el transporte desde Asturias, Bilbao y Pasajes antes de la modificación de las tarifas a diferentes plazas españolas y lo que cuesta hoy después de suprimir la especial número 9 y de poner en vigor la especial número 7 con el 15 por 100 de recargo.

Resalta en dicho cuadro la diferencia con perjuicio de Asturias, y la necesidad de reclamar la implantación de tarifas, sean las que fueren, que establezcan la misma diferencia que existía antes de la modificación, en evitación de la competencia ruinosa del carbón extranjero, importado por los puertos de Bilbao, Pasajes y aún Santander, en el mismo corazón de la península.

Resulta del cuadro que se acompaña, que de Santander a Madrid se puede hoy llevar carbón pagando 40,60 pesetas y de Asturias cuesta 42,32 con diferencia a favor de Santander de 1,72 en tonelada, mientras que antes costaba 28 y 23,70 respectivamente, habiendo a favor de Asturias 4,30. Por lo tanto, el perjuicio con la actual tarifa es de 6,02. Lo mismo

ócorre para la mayor parte de las estaciones de la línea general que figuran en el cuadro, pero la diferencia es mayor desde Bilbao y Pasajes a las estaciones de la cuenca del Ebro, Pamplona y Cataluña. Se ve que a Zaragoza que costaba de Asturias 23,70 y 21 de Bilbao, cuesta hoy 47,50 y 33,93 con perjuicio para Asturias de 10,87. De Pasajes cuesta 32,78 contra las 47,50 de Asturias.

Si hubiéramos de ir a Barcelona pagaríamos 59,92 pesetas, mientras que de Pasajes pagan 46,81 y de Bilbao 47,50. Es pues, en las regiones del Ebro y Cataluña donde resulta más perjudicada Asturias con la actual tarifa especial número 9 que regía antes.

Pudiera quedar terminado aquí mi cometido, pero aún con temor de invadir el terreno reservado al tema tercero, no resisto a la tentación de emitir alguna idea, ya vieja en mi, por considerarlo de oportunidad en estos momentos.

A mi juicio es un error querer salvar la situación económica de las Compañías con elevación de tarifas; el remedio está en una buena organización y en el aumento progresivo del tráfico, para lo que se precisa la ampliación inmediata de vías y muelles en las estaciones, después doble vía en las principales líneas y terminación de la red principal.

No se necesitan vagones si estos se movieran bien; quizá algunos tractores, pero las vías y la organización de trenes de carbón rápidos es indispensable. Un ejemplo lo prueba: un vagón de Asturias a Madrid en el mejor caso, hace solo dos viajes al mes y no sería mucho exigir hiciera cuatro viajes, con lo que el tonelaje transportado sería doble, demostrando este ejemplo que el mismo material de la Compañía del Norte podría transportar doble tonelaje de carbón.

Una vez electrificada la rampa del Pajares y establecida la doble vía de León-Palencia-Medina-Avila-Madrid, se debiera establecer una estación clasificadora antes de León (hacia Santibañez quizá) desde donde partirán los trenes directos, bien hacia Astorga-Plasencia-Galicia, bien hacia Madrid y dirección Baños, Miranda, Pamplona, Logroño, Zaragoza y Lérida.

Tarifas de transportes de carbones por el Ferrocarril del Norte

Precios de la tarifa E. 9 (anulada) comparados con los de la E. 7 actual con aumento del 15 %.

| Desde las estaciones del frente a las siguientes: <i>Precio por tonelada</i> | ASTURIAS CIAÑO-SANTA ANA | | | SANTANDER | | | BILBAO | | | PASAGES | | |
|---|-----------------------------|--------|------------|-----------|--------|------------|---------|--------|------------|---------|--------|------------|
| | E. 9 | E. 7 | Diferencia | E. 9 | E. 7 | Diferencia | E. 9 | E. 7 | Diferencia | E. 9 | E. 7 | Diferencia |
| | Antigua | Actual | | Antigua | Actual | | Antigua | Actual | | Antigua | Actual | |
| León | 11,20 | 20,13 | 8,93 | 22,00 | 33,93 | 11,93 | 19,00 | 30,47 | 11,47 | 19,00 | 34,50 | 15,50 |
| Palencia | 17,70 | 29,90 | 12,20 | 19,00 | 26,45 | 7,45 | 20,00 | 32,20 | 12,20 | 20,00 | 35,65 | 15,65 |
| Valladolid | 18,70 | 32,78 | 14,08 | 20,00 | 29,33 | 9,33 | 25,00 | 38,53 | 13,53 | 25,00 | 40,60 | 15,60 |
| Avila | 22,70 | 38,87 | 16,17 | 25,00 | 36,80 | 11,80 | 25,00 | 38,53 | 13,53 | 25,00 | 40,94 | 15,94 |
| Segovia | 22,70 | 38,87 | 16,17 | 25,00 | 37,15 | 12,15 | 28,00 | 42,32 | 14,32 | 28,00 | 44,39 | 16,39 |
| Madrid | 25,70 | 42,32 | 18,62 | 28,00 | 40,60 | 12,60 | 17,00 | 24,73 | 7,73 | 17,00 | 28,75 | 11,75 |
| Burgos | 19,70 | 35,65 | 15,95 | 21,00 | 32,30 | 11,30 | 12,00 | 14,38 | (1) 2,38 | 14,00 | 21,85 | 7,85 |
| Miranda | 20,70 | 39,22 | 18,52 | 25,00 | 37,15 | 14,15 | 14,00 | 18,40 | (2) 4,40 | 15,00 | 17,83 | 4,83 |
| Vitoria | 21,70 | 40,25 | 18,55 | 24,00 | 38,18 | 14,18 | 18,00 | 27,60 | 9,60 | 15,00 | 18,98 | 3,98 |
| Pamplona | 25,70 | 43,36 | 19,66 | 28,00 | 41,63 | 13,63 | 15,00 | 22,43 | 7,43 | 27,60 | 32,78 | 5,18 |
| Logroño | 22,70 | 41,29 | 18,59 | 28,00 | 39,56 | 11,56 | 21,00 | 33,93 | 12,93 | 26,00 | 40,60 | 14,60 |
| Zaragoza | 26,70 | 47,50 | 20,80 | 28,00 | 45,43 | 17,43 | 26,00 | 41,29 | 15,29 | 26,00 | 44,74 | 18,74 |
| Lérida | 26,70 | 53,70 | 27,00 | 28,00 | 51,64 | 23,64 | 26,00 | 45,43 | 19,43 | 26,00 | 51,64 | 25,64 |
| Manresa | 26,70 | 57,87 | 31,17 | 28,00 | 55,78 | 27,78 | 30,000 | 47,50 | 17,50 | 30,000 | 46,81 | 16,81 |
| Barcelona | 30,70 | 59,92 | 29,22 | 28,00 | 57,85 | 29,85 | 28,000 | 47,50 | 19,50 | 28,000 | 46,81 | 18,81 |

Cuadro comparativo de tarifas ferroviarias desde PONFERRADA a los puntos que se mencionan:

| ESTACIONES | Kilómts. | PORTES en el año 1914 | PORTES en el año 1924 | Porcentaje en más |
|-----------------------|----------|-----------------------------|-----------------------------|----------------------|
| Vigo..... | 289 | 14,— | 23,— | 64,30 |
| Coruña..... | 297 | 14,— | 23,— | 64,30 |
| Ferrol..... | 317 | 18,50 | 28,58 | 55,08 |
| Orense..... | 157 | 12,50 | 18,40 | 47,20 |
| Zamora..... | 196 | 27,48 | 21,— | (1) |
| Salamanca..... | 262 | 37,38 | 25,— | |
| Santa Eulalia..... | 695 | 55,44 | 51,46 | 45,14 |
| Calatayud..... | 195 | 29,50 | 43,70 | 48,13 |
| Astorga..... | 77 | 9,65 | 11,07 | 14,95 |
| León..... | 129 | 16,13 | 17,25 | 7,00 |
| Palencia..... | 251 | 19,50 | 28,75 | 45,38 |
| Valladolid..... | 299 | 20,50 | 31,05 | 51,46 |
| Avila..... | 427 | 24,50 | 37,85 | 54,40 |
| Segovia..... | 434 | 24,50 | 38,16 | 55,51 |
| Madrid-Paseo Imperial | 539 | 25,50 | 41,62 | 63,21 |
| Burgos..... | 347 | 21,50 | 33,92 | 56,83 |
| Miranda..... | 436 | 22,50 | 38,18 | 69,68 |
| Logroño..... | 505 | 24,50 | 40,59 | 65,66 |
| Zaragoza..... | 676 | 25,50 | 46,46 | 82,20 |
| Vitoria..... | 469 | 23,50 | 39,22 | 66,89 |
| San Sebastián..... | 598 | 28,50 | 45,70 | 52,63 |
| Irún..... | 615 | 28,50 | 44,39 | 55,75 |
| Barcelona..... | 1.042 | 34,38 | 59,25 | 72,28 |
| Valencia C. A..... | 890 | 40,05 | 65,08 | 62,50 |

(1) Estas dos tarifas tenían en el año 1914 la general y actualmente se aplican unas especiales que rebajan los portes en la proporción que puede verse.

Valor de la tonelada kilométrica de carbón en los puntos que se indican

| | Kilómetros de | | Tarifa de Transportes | | °/o de aumento | Tarifas de Transportes | | °/o de aumento | Valor de la T. Kilométrica | | Valor de T. Kilométrica | |
|---------------|---------------------|----------|-----------------------|--------|----------------|------------------------|-------|----------------|----------------------------|---------------------------|-------------------------|--------|
| | Peñarroya y C. Vara | Pillano. | 1914 | 1924 | | Peñolilano | 1914 | | 1924 | de Peñarroya y C. de Vara | 1914 | 1924 |
| Madrid..... | 387 | 212 | 18,00 | 28,75 | 59,72 | 14,50 | 24,15 | 66,55 | 0,0465 | 0,0745 | 0,0685 | 0,1150 |
| Sevilla..... | 202 | 480 | 11,90 | 24,50 | 105,88 | 17,00 | 29,52 | 72,47 | 0,0589 | 0,1210 | 0,0354 | 0,0611 |
| Córdoba..... | 70 | 549 | 8,25 | 7,05 | 35,90 | 17,85 | 28,05 | 57,14 | 0,0750 | 0,1004 | 0,0511 | 0,0805 |
| Granada..... | 516 | 501 | 15,45 | 119,40 | 44,45 | 29,43 | 40,44 | 37,41 | 0,0424 | 0,0615 | 0,0587 | 0,0807 |
| Almería..... | 501 | 686 | 28,00 | 42,36 | 51,28 | 28,00 | 65,20 | 125,71 | 0,0555 | 0,0845 | 0,0408 | 0,0921 |
| Huelva..... | 512 | 590 | 16,65 | 35,38 | 112,42 | 22,00 | 54,50 | 56,81 | 0,0555 | 0,1150 | 0,0372 | 0,0584 |
| Cádiz..... | 356 | 639 | 16,80 | 29,00 | 72,60 | 25,30 | 39,32 | 54,41 | 0,0500 | 0,0875 | 0,0396 | 0,0615 |
| Carriageta... | 705 | 530 | 24,50 | 36,80 | 50,20 | 18,25 | 31,05 | 70,15 | 0,0347 | 0,0521 | 0,0344 | 0,0585 |
| Málaga..... | 265 | 448 | 15,15 | 25,50 | 93,92 | 29,00 | 46,34 | 59,78 | 0,0500 | 0,0969 | 0,0647 | 0,1050 |
| Alcazar..... | 329 | 154 | 18,45 | 26,75 | 44,88 | 15,55 | 22,08 | 41,99 | 0,0561 | 0,0812 | 0,1009 | 0,1430 |
| Linares..... | 195 | 222 | 19,55 | 22,25 | 14,98 | 15,35 | 24,15 | 57,32 | 0,0992 | 0,1140 | 0,0691 | 0,1060 |
| Alicante..... | 655 | 460 | 22,20 | 34,50 | 55,41 | 17,00 | 29,52 | 72,47 | 0,0349 | 0,0545 | 0,0369 | 0,0657 |
| Algeciras... | 370 | 555 | 14,80 | 25,50 | 72,29 | 30,65 | 46,34 | 51,19 | 0,0400 | 0,0689 | 0,0552 | 0,0854 |

Precios de los transportes de carbones por tonelada y en pesetas

| | | DESTINO VALLADOLID | | |
|------------------|-----------------|-------------------------|---|---|
| | PROCEDENCIA | DISTANCIA en kilómetros | PRECIO por tonelada transporte por tonelada | |
| Cuenca asturiana | Barruelo..... | 165 | 20,70 pesetas. | Servicio directo Norte. |
| | Ciñera..... | 209 | 26,75 » | |
| | Lilo..... | 285 | 50,48 » | |
| | Olloniego..... | 297 | 51,05 » | |
| | Brañuelas..... | 249 | 28,18 » | |
| | Torre..... | 271 | 29,90 » | |
| | Bembibre..... | 280 | 29,90 » | |
| | Ponferrada..... | 298 | 51,05 » | |
| | Quirós..... | 612 | 107,40 » | |
| | Quirós..... | 609 | 107,11 » | |
| Cuenca Robla | Ciñera..... | 283 | 42,20 » | Servicio combinado Vía Robla (Norte) |
| | Balanzo..... | 245 | 41,62 pesetas. | |
| | La Losilla..... | 228 | 54,05 » | |
| Cuenca Robla | Cistierna..... | 249 | 54,05 » | Servicio combinado Vía Mataporquera (Norte) |
| | Villaverde..... | 210 | 28,88 » | |
| | Sanfibanés..... | 216 | 29,70 » | |
| Cuenca Robla | Guardo..... | 226 | 51,08 » | Servicio combinado Vía Mataporquera (Norte) |
| | Guardo..... | 226 | 51,08 » | |

Precio de los transportes de carbones por tonelada y en pesetas

| Cuenca asturiana | PROCEIDENCIA | DISTANCIA en kilómetros | PRECIO transporte por tonelada | Servicio combinado Via |
|------------------------|-----------------|-------------------------|--------------------------------|---|
| | | | | |
| Carbones grasos..... | Barruelo..... | 542 | 41,65 pesetas. | Servicio directo Norte. |
| | Cifera..... | 587 | 45,36 > | |
| | Lilo..... | 665 | 46,11 > | |
| | Olloniego..... | 675 | 46,46 > | |
| | Brañuelas..... | 621 | 44,75 > | |
| | Torre..... | 643 | 45,45 > | |
| | Bembibre..... | 652 | 45,77 > | |
| | Ponterrada..... | 670 | 46,46 > | |
| | Olloniego..... | 581 | 41,02 > | |
| | Olloniego..... | 581 | 41,02 > | |
| Carbones antracitas... | La Losilla..... | 606 | 49,10 pesetas. | Servicio combinado Via Robla (Norie). |
| | Cisterna..... | 637 | 51,75 > | |
| | Villaverde..... | 597 | 49,81 > | |
| Grasos..... | Sanbañez..... | 605 | 50,65 > | Servicio combinado Via Mataporquera. (Norie). |
| | Guardo..... | 613 | 52,01 > | |
| | Guardo..... | 613 | 52,01 > | |
| Cuenca Robla | La Losilla..... | 606 | 49,10 pesetas. | Servicio combinado Via Robla (Norie). |
| | Cisterna..... | 637 | 51,75 > | |

Precios de los transportes de carbones por tonelada y en pesetas

| | | DESTINO MADRID | | | |
|-------------------------|--------------------|--------------------------------------|--|-------------------------|--|
| Cuenca asturiana | PROCEDENCIA | DISTANCIA en kilómetros | PRECIO transporte por tonelada | Servicio combinado Vía | |
| Carbones crasos..... | Barruelo..... | 405 | 56,80 pesetas. | Servicio directo Norte. | |
| | Ciñera..... | 445 | 55,55 | | |
| | Ujo..... | 521 | 41,28 | | |
| | Olloniego..... | 555 | 41,65 | | |
| | Brañuelas..... | 485 | 39,90 | | |
| | Torre..... | 507 | 40,60 | | |
| Carbones antracitas... | Bembibre..... | 516 | 40,95 | Servicio combinado Vía | |
| | Ponferrada..... | 554 | 41,65 | | |
| | La Losilla..... | 464 | 44,26 pesetas. | | |
| | Cistierna..... | 485 | 46,91 | | |
| Grasos..... | Villaverde..... | 446 | 45,98 | Servicio combinado Vía | |
| | Sanibáñez..... | 452 | 45,80 | | |
| | Quardo..... | 462 | 47,18 | | |
| Antracitas..... | | | » | Mataporquera (Norte). | |
| | | | » | | |

Precios de los transportes de carbones por tonelada y en pesetas

| Cuenca asturiana | DESTINO BURGOS | | | PRECIO transporte por tonelada | Servicio |
|-------------------------|------------------|-------------------------|--------------------------------|---|----------|
| | Origen | DISTANCIA en kilómetros | PRECIO transporte por tonelada | | |
| Carbones grasos..... | Barruelo..... | 212 | 23,87 pesetas. | Servicio directo Norte | |
| | Cinera..... | 256 | 28,75 „ | | |
| | Lilo..... | 332 | 33,35 „ | | |
| | Olloniego..... | 344 | 33,95 „ | | |
| | Brañuelas..... | 291 | 31,05 „ | | |
| | Torre..... | 313 | 32,20 „ | | |
| | Bembibre..... | 322 | 32,78 „ | | |
| | Pontrerrada..... | 340 | 33,95 „ | | |
| | Alfonso..... | 292 | 31,05 „ | | |
| | Alfonso..... | 292 | 31,05 „ | | |
| Carbones antracitas.... | Alfonso..... | 292 | 31,05 „ | Servicio directo Norte | |
| | Alfonso..... | 292 | 31,05 „ | | |
| Cuenca Robla | Alfonso..... | 292 | 31,05 „ | Servicio combinado Via Robla (Norte). | |
| | Alfonso..... | 292 | 31,05 „ | | |
| Grasos..... | Alfonso..... | 292 | 31,05 „ | Servicio combinado Via Robla (Norte). | |
| | Alfonso..... | 292 | 31,05 „ | | |
| Antracitas..... | Alfonso..... | 292 | 31,05 „ | Servicio combinado Via Maltaporquera (Norte). | |
| | Alfonso..... | 292 | 31,05 „ | | |

TEMA III

RESTABLECIMIENTO DE LAS TARIFAS ESPECIALES DE TRANSPORTE DE CARBONES

ENMIENDA A LA PONENCIA PRESENTADA POR EL SR. HUIDOBRO

En un todo conforme, el que suscribe, con los razonamientos y conclusiones presentadas a este tema, encuentra, no obstante, que esas deben ser las peticiones mínimas que deben presentarse como solución a la crisis grave por la que hoy atraviesa la industria hullera.

La reducción del precio del transporte fué aspiración constante de los hulleros, aun en los tiempos anteriores a la guerra que ha producido el hondo conflicto del presente; y la Hullera Nacional presentó ya hace muchos años algún proyecto de bonificación de las tarifas de transporte del carbón, mercancía la más necesitada de transporte económico y fácil, como medio de defensa contra la concurrencia extranjera, por hallarse escasamente defendida nuestra riqueza hullera por el Arancel de Aduanas.

Si esto acontecía en aquellos tiempos de normalidad, hoy resulta más apremiante la necesidad de obtener esa bonificación del transporte, puesto que cometido el error inicial de una protección arancelaria insuficiente y agravado con la concesión otorgada a Inglaterra en el tratado comercial reduciendo el derecho a una parte de sus carbones; al suprimirse ahora las primas con que se trató de compensar aquellas deficiencias, se ha de hallar nuestra producción en mayor desamparo.

Cierto que el restablecimiento de las Tarifas especiales

es una aspiración de los hulleros, por las razones de justicia que la ponencia invoca y especialmente la diferenciación de las que sirven al transporte del carbón de los centros productores al litoral donde la competencia es más viva y encarnizada, y porque además esta última, que suele satisfacer directamente el minero, es de la que menos puede valerse el intermediario para restarle su legítimo lucro; pero si la cantidad global que las Tarifas especiales suponen se tiene que recargar con el coeficiente necesario calculado para la vida de las empresas transportadoras, en definitiva nuestras tarifas resultarán encarecidas, en mas o en menos según sean de transporte a interior o al litoral.

Y la situación presente, suprimidas las primas, requiere una verdadera compensación que haga posible la vida de la industria hullera, cuando menos en un período transitorio, hasta tanto que se vaya restableciendo la normalidad de la vida industrial, lo que hoy no se vislumbra aun.

El momento es extraordinario y requiere soluciones también extraordinarias, como acontece en otros países que recurren a los medios más extremos para salvar las enormes dificultades del presente; porque la ruina o la salvación de un ramo tan importante de la riqueza pública bien merece el sacrificio de hoy para conservar intacto un elemento del que puede depender la misma independencia de la nación.

Solo en la bonificación de las tarifas especiales ferroviarias nos parece que podría hallarse esa solución; aplicándola, como indica la ponencia, en forma que el coeficiente de las destinadas a llevar el carbón nacional a los puertos sea inferior a las que podemos llamar de penetración.

Como quiera que esa bonificación implicaría un menor ingreso en la recaudación de las empresas transportadoras, que repercutiría en sus resultados financieros que habrían de salvar con el auxilio del Estado, entendemos que este es quien debería prestarlo dándoles la compensación necesaria del menor ingreso. Y al efecto de hacer menos gravosa esta carga al Estado, para que sus presupuestos hoy no pierdan el apetecido equilibrio, entendemos que ello podría hacerse en la

forma que se ha efectuado en otros países, tratándose de una solución extraordinaria y transitoria.

El Estado solo llevaría a su presupuesto la cantidad necesaria para satisfacer la anualidad de amortización e intereses en un determinado período de años de la cantidad a que ascendieran las modificaciones de las Tarifas de carbón durante el plazo en que dure la crisis y sea necesario aplicar ese medio extraordinario. El Estado obtendría el capital mediante la emisión de un papel amortizable, al que se aplicaría la anualidad presupuestada antes mencionada.

La carga, que de momento no podemos cifrar con exactitud, pero que sería seguramente menor que el importe de las primas que ahora se suprimen, se levantaría por generaciones venideras, que habrían de recoger el beneficio de haber salvado una de las riquezas más importantes de la economía nacional.

En el caso que aún esta compensación nos fuera negada, aún hallamos sería preferible que la misma producción hullera tomara sobre sí directamente el encontrarla; solicitando que el Estado impusiera un ligero tributo a los carbones a los que afectara la bonificación de tarifas, y el importe de ese tributo fuera la cantidad suficiente para formar la anualidad de interés y amortización del papel que se emitiese; o del capital que un consorcio de los mismos hulleros pudiera arbitrar del Banco Industrial de Crédito.

Concretamos lo expuesto en las siguientes conclusiones, que pueden agregarse a las de la ponencia del Tema III:

Primera: Las tarifas especiales del transporte de carbones nacionales, serán bonificadas en forma que se aproximen lo más posible a los tipos de las que regían antes de la guerra, especialmente en las destinadas a llevar el carbón de los centros de producción a los puertos del litoral.

Segunda: Esta bonificación durará mientras no se llegue a la normalidad de la vida industrial, y el importe de ella se satisfará mediante un empréstito amortizable en 25 o 30 años; cuyo capital e intereses se pagará por la anualidad que el Estado incluya en sus presupuestos o por el importe de la re-

caudación de un tributo que se calcule provea a dicha anualidad y se satisfaga por los productores que se acojan al régimen de bonificación de tarifas.

Madrid 5 mayo 1924.

A. ORTIZ DE LA TORRE.

Véanse las conclusiones siguientes propuestas por el Ponente a los temas III y IV.

CONCLUSIONES DE LOS TEMAS III Y IV

Primera. Para la confección de las nuevas Tarifas ferroviarias de transporte de carbones, nacionales, se tomaran como base las Tarifas especiales y combinadas que fueron suprimidas. Su elevación, en el grado que se juzgue indispensable para la vida de las empresas transportadoras, se hará respetando siempre la proporcionalidad que guardaban para los distintos recorridos, líneas y destinos.

Segunda. En general los recargos que haya necesidad de establecer en las Tarifas especiales deberan hacerse en forma, que implique un menor coeficiente de percepción para el transporte de los carbones nacionales desde los centros de producción a los del litoral, bien sea para su consumo en el mismo puerto o para su embarque.

Tercera. Deberá además tenerse en cuenta para fijar el coeficiente de percepción en cada caso la diferencia del valor del carbón, según su clasificación en menudo, cribado, aglomerado y cok.

Cuarta. El coeficiente de percepción de la Tarifa aplicable a los carbones extranjeros importados y con destino a un punto del interior, será siempre mayor que el aplicable en igual recorrido a carbones nacionales.

Quinta. Durante el periodo en que perdure la crisis que atraviesa la industria hullera española, las Tarifas especiales de transporte de carbones nacionales, serán bonificadas en forma que se aproximen lo más posible en sus tipos de percepción a los que regian antes de la guerra, especialmente en las destinadas a llevar el carbón desde los centros de producción a los puertos de nuestro litoral.

Esta bonificación durará mientras no se llegue a la normalidad industrial; y el importe de ella se satisfará mediante un empréstito amortizable en 25 o 30 años; cuyo capital e inte-

reses se pagarán con la anualidad que el Estado incluya en sus presupuestos sucesivos.

Sexta. Las empresas ferroviarias, de acuerdo con el Estado según el nuevo Consorcio, deberán realizar urgentemente las obras indispensables para asegurar el tráfico, y darle toda la amplitud de que es susceptible: como la terminación de las obras de electrificación de la rampa de Pajares, creación de una estación clasificadora en la línea de León (acaso en Santibañez), establecimiento de la doble vía entre Miranda y Zaragoza; adquisición de mayor número de tractores y de wagones de ciertos tipos modernos etc., etc.

A. ORTIZ DE LA TORRE.

EXPORTACIÓN DEL CARBÓN.—SU CONVENIENCIA Y MEDIOS DE HACERLA FACTIBLE

SITUACIÓN DE LA INDUSTRIA HULLERA CON RELACIÓN A LA EXPORTACIÓN EN LOS AÑOS ANTERIORES A 1924

Poco o nada ha preocupado a los productores españoles de carbón la colocación de sus productos en los mercados extranjeros ni aun en los nacionales, como los puertos de las islas Canarias, donde por estar los productos similares extranjeros exentos del pago de derechos aduanalarios establecidos por la ley de 1906 para proteger tan importante industria nacional era más fácil la competencia que siempre se ha explotaciones mejor organizadas en dicha época.

TEMA VI

EXPORTACIÓN DEL CARBÓN.—SU CONVENIENCIA Y MEDIOS DE HACERLA FACTIBLE

Nada tiene de particular este proceder de los industriales PONENTE: SR. DE LA PEÑA (DE LA SOCIEDAD DURO-FELGUERA) nacional apenas cubren partes de las necesidades del consumo que fácilmente se abastecía del déficit, sobre todo en el litoral, de los mercados ingleses siempre dispuestos a la competencia amparados por la aplicación de unos fletes exigüos que en ocasiones llegaban a ser inferiores entre los puertos ingleses y nuestro litoral que los que corrientemente regían de los puertos asturianos a los mismos puntos de destino. Y esta competencia se agudizó extraordinariamente en el transcurso del año 1913, con el gran desarrollo alcanzado en Alemania por la industria extractiva hullera que buscaba en el mercado español la colocación de sus productos al mismo tiempo que la aplicación de parte del tonelaje de su flota mercante que por entonces alcanzaba también el máximo de su capacidad.

En estas circunstancias de fundada incertidumbre por su porvenir sorprendió a la industria hullera nacional el comien-

EXPORTACIÓN DEL CARBÓN.—SU CONVENIENCIA Y MEDIOS DE HACERLA FACTIBLE

SITUACIÓN DE LA INDUSTRIA HULLERA CON RELACIÓN A LA EXPORTACIÓN EN LOS AÑOS ANTERIORES A 1924

Poco o nada ha preocupado a los productores españoles de carbón la colocación de sus productos en los mercados extranjeros ni aún en los nacionales, como los puertos de las Islas Canarias, donde por estar los productos similares extranjeros exentos del pago de derechos arancelarios establecidos por la ley de 1906 para proteger tan importante industria nacional era más fácil la competencia que siempre se ha dejado sentir hasta en los mismos puertos del litoral de la península poniendo en grave peligro la marcha normal de las explotaciones mejor organizadas en dicha época.

Nada tiene de particular este proceder de los industriales del carbón los años anteriores a 1914, en que la producción nacional apenas cubría las dos terceras partes de las necesidades del consumo que fácilmente se abastecía del déficit, sobre todo en el litoral, de los mercados ingleses siempre dispuestos a la competencia amparados por la aplicación de unos fletes exiguos que en ocasiones llegaron a ser inferiores entre los puertos ingleses y nuestro litoral que los que corrientemente regían de los puertos asturianos a los mismos puntos de destino. Y esta competencia se agudizó extraordinariamente en el transcurso del año 1913, con el gran desarrollo alcanzado en Alemania por la industria extractiva hullera que buscaba en el mercado español la colocación de sus productos al mismo tiempo que la aplicación de parte del tonelaje de su flota mercante que por entonces alcanzaba también el máximo de su capacidad.

En estas circunstancias de fundada incertidumbre por su porvenir sorprendió a la Industria hullera nacional el comien-

zo de la gran guerra durante la cual, desaparecido el fantasma que parecía anularla para siempre, dando gran prueba de pujanza y optimismo no dudó en aplicar una parte muy importante de sus beneficios a mejorar las instalaciones existentes, preparando para el futuro grandes campos de beneficio y abriendo a la explotación nuevas zonas hasta entonces improductivas.

No fueron estériles los esfuerzos llevados a cabo pues merced a ellos quedaron casi cubiertas las necesidades de los industrias consumidoras aún en los años de consumo extraordinario, y España independizada de un producto base, cuya carencia hubiera sido la causa de la ruina industrial, precisamente en los años que su desarrollo tuvo un impulso desgraciadamente no sostenido.

El siguiente cuadro muestra claramente el impulso dado a la producción nacional de hulla comparativamente a los consumos habidos entre los años 1910 y 1923.

CONSUMO NACIONAL DE HULLA

| Año | Nacional | Importado | Total |
|-------|-----------|-----------|-----------|
| 1.910 | 3.600.056 | 2.021.717 | 5.621.773 |
| 1.911 | 3.454.439 | 2.153.843 | 5.608.192 |
| 1.912 | 3.625.666 | 2.322.607 | 5.948.273 |
| 1.913 | 3.783.214 | 2.791.913 | 6.485.127 |
| 1.914 | 3.805.080 | 2.504.985 | 6.410.065 |
| 1.915 | 4.135.919 | 1.905.024 | 6.040.943 |
| 1.916 | 4.847.475 | 2.151.290 | 6.998.765 |
| 1.917 | 5.042.213 | 1.167.257 | 6.209.470 |
| 1.918 | 6.134.986 | 588.016 | 6.723.002 |
| 1.919 | 5.304.866 | 804.943 | 6.109.809 |
| 1.920 | 4.928.989 | 332.356 | 5.261.347 |
| 1.921 | 4.747.000 | 1.021.472 | 5.768.472 |
| 1.922 | 4.500.322 | 1.711.021 | 6.211.343 |
| 1.923 | 5.338.000 | 1.145.801 | 6.483.801 |

SITUACIÓN DE LA INDUSTRIA HULLERA CON RELACIÓN A LA EXPORTACIÓN
EN LOS AÑOS POSTERIORES A 1912

Colocada la industria hullera en condiciones de abastecer holgadamente las necesidades del consumo nacional se vió

envuelta durante los primeros años siguientes a la terminación de la guerra europea en la crisis que, afectando a todas las industrias mundiales ocasionó, como consecuencia, de la paralización de la mayor parte de ellas, una muy sensible disminución del consumo de carbones coincidente con el aumento en que Inglaterra pobladas nuevamente sus minas y careciendo de demandas para su industria propia se presentó en los mercados firmemente decidida a reconquistarlos después de su obligada ausencia.

La lucha establecida con este motivo entre los Estados Unidos e Inglaterra para mantener y ganarse respectivamente los antiguos mercados hubiera inquietado poco a la industria nacional, que tenía consumo suficiente en el mercado propio, si éste mismo no hubiese sido objeto de la ambición de tan poderosos competidores o si oportunamente se hubieran tomado las medidas de protección, de las que nos daban ejemplo los demás países, en evitación de competencias furiosas que amenazaban arruinar las industrias más florecientes y *esenciales*; por aquel entonces se publicó en Inglaterra la ley denominada *Antidumping Bill* que tenía por objeto «establecer derecho de importación para ciertos productos, a fin de defender las industrias *esenciales* y proteger la mano de obra en las industrias del Reino Unido contra los efectos de la venta de mercancías importadas a precios inferiores al coste de producción» y recordaremos las palabras de Mr. Chamberlain defendiendo esta ley por él concebida y redactada «que los que guardan sus fábricas y almacenes con un perro de presa no tienen razón para quejarse de que los ingleses pongan un pequeño gato en la trastienda».

Pero las cosas pasaron de muy distinta manera y los carbones ingleses establecieron su competencia en el mercado español bajando sus precios de 72 chelines en Enero de 1921 a 37 chelines en Abril del mismo año, dando lugar a que se redoblaran por los hulleros españoles las peticiones de defensa que fueron presentadas al Gobierno con carácter urgente e indispensable el 25 de Febrero de dicho año. Aún reconocida por sucesivos Gobiernos la necesidad de atender las reclamaciones de una industria cuyo sostenimiento puede

considerarse base de la independencia nacional y cuya ruina arrastraría a la miseria las regiones más prósperas del solar patrio, condenando a la pobreza y a la impotencia miles de obreros especializados cuyo aprendizaje consumió energías que nunca podrían aprovecharse; las soluciones fueron aplicadas con tanta cautela y tan a la desesperada que no bastaron a evitar una congestión continuada en las plazas de las minas durante los años 1921 y 1922, cuyas existencias alcanzaban a fines de dicho año unas 400.000 toneladas solamente en Asturias.

Entre las innumerables medidas adoptadas en el período de esos dos años solamente tres han tenido efectividad:

- a) Restablecimiento provisional de los impuestos arancelarios fijando en 7,50 ptas. por tonelada el correspondiente a los carbones importados. (R. O. de 17 de Mayo de 1921).
- b) Declaración de libre exportación, temporalmente, de los combustibles minerales de todas clases (R. O. de 6 de Diciembre de 1921).
- c) Concesión de primas al carbón nacional que salga de Asturias en régimen de cabotaje (R. D. de 23 de Diciembre de 1921).

Sin que fueran suficiente, como se indica más arriba, para evitar los graves perjuicios ocasionados a la economía nacional y al personal obrero por la acumulación de existencias que solamente se redujeron gradualmente durante el transcurso del año 1923 merced a la normalidad producida en los mercados hulleros por la disminución de producción en la cuenca del Rhur con motivo de la ocupación francesa. Las demás han sido incumplidas o hábilmente sorteadas no produciendo los resultados beneficiosos para que fueron dictadas.

De las especialmente mencionadas más arriba, solamente la segunda continúa en vigor sin más restricciones que la provisionalidad con que fué concedida.

La primera quedó falseada como consecuencia de la autorización concedida por el Tratado de Comercio con la Gran Bretaña concertado en 31 de Octubre de 1922 y puesto en vigor seguidamente, mediante el cual se reduce el arancel

corriente de 7,50 ptas. a cuatro ptas. para 750.000 toneladas, tonelaje que flotando en el mercado nacional además del que exento de todo impuesto abastece los depósitos flotantes para carboneo de buques, y del que libremente se importa en competencia con el arancel completo, ocasiona importantes desequilibrios en los precios de venta con constante amenaza para la producción nacional.

La tercera medida está llegando a los últimos momentos de su aplicación y su gradual desaparición no se ha dejado sentir gracias a la firmeza de los precios en Inglaterra sostenida por las sucesivas huelgas de cargadores, personal de transportes y ultimamente la amenaza de los mineros denunciando el convenio con los patronos, negociaciones que aún están tramitándose, pero que hay la esperanza de que lleguen a terminarse sin provocar nuevas anomalías.

NECESIDAD DE PENSAR EN LA EXPORTACION MIENTRAS NO SE
ESTABLEZCAN OTRAS MEDIDAS PROTECTORAS

Continuará pues la incertidumbre, que parece característica de la industria hullaera, para la colocación de sus carbones que tienen un mercado propio, siempre a expensas de cualquier complicación política o económica, nacional o extranjera y sería suicida continuar como los años anteriores sin pretender, por lo menos, colocar en países extraños lo que necesitando buscar fuera se rechaza porque es propio.

Convencidos de la necesidad de mantener a toda costa el máximo de producción en las minas que actualmente se explotan por reunir los yacimientos condiciones de cantidad y calidad de carbón suficientes para permitir un laboreo económico y ordenado, solamente en la exportación puede encontrarse el medio de descongestionar o regular intermitentemente el mercado de las grandes existencias que casi periódicamente se acumulan en las plazas de las minas, y que pesando sobre el agravan el eterno problema de la competencia extranjera dando lugar a que se establezca entre los mismos productos nacionales.

SITUACION DE LOS CARBONES PROCEDENTES DE LAS DISTINTAS CUENCAS
ESPAÑOLAS PARA LA EXPORTACION

Siendo muy diversas las circunstancias en que se encuentran las distintas cuencas carboníferas españolas con respecto al problema de la colocación de sus productos en el mercado nacional o en su destino a la exportación, señalaremos como las más importantes su capacidad productiva y su situación geográfica: el cuadro a continuación muestra la forma como se descompone por provincias la producción hullera española.

| | C. Real | Córdoba | León | Oviedo | Palencia | Sevilla | Varios | TOTAL |
|------|---------|---------|---------|-----------|----------|---------|-----------|-----------|
| 1910 | 802.326 | 867.696 | 291.122 | 2.329.545 | 134.517 | 164.000 | 10.880 | 3.600.056 |
| 1911 | 284.661 | 840.851 | 269.012 | 2.266.096 | 120.754 | 162.250 | 11.285 | 3.454.349 |
| 1912 | 333.010 | 833.840 | 310.499 | 2.373.403 | 109.054 | 154.250 | 12.070 | 3.625.666 |
| 1913 | 969.375 | 854.975 | 328.246 | 2.413.509 | 127.916 | 178.000 | 11.198 | 3.783.214 |
| 1914 | 403.185 | 964.598 | 313.950 | 2.457.613 | 151.498 | 204.000 | 10.241 | 3.905.080 |
| 1915 | 405.908 | 811.501 | 317.561 | 2.697.989 | 186.008 | 200.000 | 17.007 | 4.135.919 |
| 1916 | 743.998 | 331.443 | 449.737 | 2.888.259 | 216.149 | 205.000 | 18.889 | 4.847.475 |
| 1917 | 787.011 | 372.550 | 603.273 | 2.828.911 | 241.944 | 186.544 | 21.980 | 5.042.213 |
| 1918 | 978.745 | 347.811 | 808.489 | 3.409.676 | 269.796 | 193.851 | 36.648 | 6.134.986 |
| 1919 | 358.139 | 755.195 | 766.847 | 2.925.631 | 259.448 | 201.441 | 88.165 | 5.304.866 |
| 1920 | 259.906 | 583.252 | 648.644 | 2.974.503 | 232.729 | 200.110 | 34.845 | 4.928.989 |
| 1921 | 300.000 | 580.000 | 600.000 | 2.800.000 | 230.000 | 200.000 | 37.000 | 4.747.000 |
| 1922 | 360.259 | 375.959 | 680.086 | 2.502.183 | 343.135 | 200.000 | 38.000 | 4.500.322 |
| 1923 | | | | 3.750.000 | | | 1.588.000 | 5.388.000 |

Por él se ve claramente la gran desproporción que existe entre la producción de las distintas cuencas y la pésima situación que las zonas productoras ocupan sobre la superficie de la península para procurar un equitativo reparto en los distintos centros consumidores, sin que sus productos resulten muy variablemente recargados por los gastos de transportes hasta ellos.

Correspondiendo a Asturias como productora más del 50 por 100, que llega al 75 por 100 en los últimos años, del tonelaje total explotado en España, y ocupando geográficamente, aparte de su proximidad a la costa, una situación excéntrica dentro del territorio nacional, es lógico que sea la encargada de abastecer en su mayor parte los mercados del litoral, que es donde radican las principales industrias consumidoras. Y estas mismas razones son la causa de que sea la más directamente afectada por cualquier desequilibrio del mercado, bien

sea originado por una profunda crisis industrial o por una agudización de la competencia de los carbones extranjeros, que difícilmente pueden sostenerla en los mercados interiores.

Los carbones asturianos se distribuyen en el mercado nacional como indica el siguiente cuadro.

| Puntos de destino | Ferrocarriles | Gas | Siderurgia | Industrias | Doméstico | TOTAL |
|---|---------------|---------|------------|------------|-----------|-----------|
| Litoral. | 520.000 | 205.000 | 655.000 | 435.000 | 195.000 | 2.010.000 |
| Interior | 95.000 | 165.000 | » | 170.000 | 65.000 | 495.000 |
| Consumido en la provincia y transformado. | 75.000 | 22.000 | 285.000 | 282.000 | 46.000 | 710.000 |
| | 690.000 | 392.000 | 940.000 | 887.000 | 306.000 | 3.215.000 |

Pero las consecuencias, con ser fatales en todos los casos, lo son mucho más en el que nos ocupa, pues privada de sus mercados naturales la producción asturiana, tendría que presentarse con toda su densidad en los mercados del interior, produciendo el consiguiente desquiciamiento de los precios de venta, ya de ordinario no muy remuneradores.

Las razones expuestas, reforzadas con la ya antes mencionada de ser la cuenca asturiana la más próxima a la costa; hacen que pensar exportar carbón de España sea sinónimo de pensar en exportar carbón asturiano. Exponemos a continuación un cuadro comparativo de distancias kilométricas y precios de transporte por tonelada desde las principales cuencas a los puertos más próximos, donde podrían embarcarse sus carbones.

| Estación de procedencia | Puerto de embarque | Distancia kilométrica | Coste del transporte por tonelada |
|--|--------------------|-----------------------|-----------------------------------|
| Santa Lucía | Gijón | 133 | 17,82 |
| Ponferrada | Coruña | 297 | 31,05 |
| Id. | Vigo | 289 | 31,91 |
| Barruelo | Santander | 150 | 17,25 |
| Guardo | Bilbao | 215 | 21,39 |
| Espiel | Sevilla | 232 | 27,60 |
| Id. | Cádiz | 391 | 36,80 |
| Id. | Huelva | 342 | 33,92 |
| Peñarroya | Sevilla | 415 | 37,48 |
| Id. | Cádiz | 419 | 37,48 |
| Id. | Huelva | 529 | 41,30 |
| Lljo o Ciaño, y estaciones intermedias | Gijón o S. Juan | Varias | 5,75 |

Esto sin contar con que, exceptuados los puertos de Asturias, los demás por no estar preparados para esta clase de tráfico no reúnen, sino en zonas de aprovechamiento particular, las condiciones necesarias para efectuar las cargas activas que requiere un producto como el carbón, que se transporta siempre por tonelajes relativamente elevados.

CLASES DE CARBONES QUE HAN DE SER OBJETO DE EXPORTACION Y
CIRCUNSTANCIAS QUE PUEDEN AMPARARLOS

Descontada ya la procedencia de los carbones que económicamente se encuentran en mejores condiciones para ser colocados a bordo de los barcos que hayan de exportarlos; trataremos aunque a la ligera, como lo es en todo este trabajo, de los mercados en que nuestros carbones tendrán mejor aceptación, relacionándolos con las cualidades tanto físicas como químicas de los productos más corrientemente disponibles.

Las condiciones de los yacimientos hulleros asturianos, en los que el carbón se presenta casi siempre en capas de espesores muy limitados afectados por pliegues y aplastamientos, hacen que no puedan aplicarse los medios mecánicos de arranque que aumentan la proporción de tamaños gruesos; la posición de las mismas capas, con grandes inclinaciones, hace que las manipulaciones del carbón en los tajos y su transporte hasta las vías interiores de arrastre se haga siempre corriendo a lo largo de pozos, dando lugar al desmenuzamiento de las clases de mayor tamaño. Estas circunstancias influyen considerablemente en la gran proporción de menudos obtenidos, que alcanza por término medio el 65 por 100 de la producción, y sumada a esta clase, la clase granza llegan al 75 por 100; fácilmente se comprende que existiendo esta gran desproporción entre las calidades obtenidas, cualquier causa que motive una paralización en las salidas, ocasione un apilamiento de las clases inferiores, pues la mayor parte de las industrias, tributarias durante mucho tiempo de los carbones ingleses, tienen sus elementos preparados para emplear combustibles semejantes a aquellos, y fácilmente absorben las

clases gruesas dado lo reducido de su tonelaje, aunque siempre a precios en competencia con los que puedan obtenerse los similares ingleses. Por el contrario, la modalidad de los yacimientos ingleses constituidos por capas de gran espesor, permitiendo otros sistemas de explotación y transporte, hacen que los gruesos lleguen a representar el 70 por 100 de la producción total.

Puestas de manifiesto las condiciones de inferioridad en que la industria hullera nacional se encuentra con relación a la que necesariamente ha de ser su competidora más temible, por lo que a la proporción de tamaños se refiere, haremos constar que la diferenciación de calidades en cuanto a sus aplicaciones, no es tan sensible, pues existen en Asturias, con gran abundancia, carbones de todos los tipos que las diferentes industrias puedan necesitar.

La misma desproporción de tamaños antes señalada, es la causa de la que paralelamente existe entre los precios de las clases gruesas y menudos en los dos países; España teniendo que colocar una cantidad exagerada de menudo en relación con cribados y galletas, necesita ponerlos en el mercado a precio ínfimo, en condiciones de que su utilización resulte económica a las industrias consumidoras, compensando la diferencia de producción en calorías, y el mayor coste de la mano de obra para la conducción de los fuegos con objeto de obtener las necesarias a la buena marcha de las instalaciones donde hayan de aprovecharse. Inglaterra encuentra casi resuelto el problema de la colocación de sus menudos, pues aparte de los que se venden mezclados con los gruesos, especialmente en las cuencas cuyos productos no necesitan ser lavados, una gran proporción se emplea en la fabricación de aglomerados y cok; por esta causa los colocados en el mercado como menudos no precisan de una depreciación tan considerable.

Regulando constantemente el precio de los productos gruesos de la producción nacional la competencia que los procedentes del extranjero establecen en nuestro litoral, aún con el impuesto arancelario de 7,50 ptas. por tonelada sería pueril sacar estos productos del mercado nacional para llevar-

los en competencia a otros países donde rige para el carbón la libre importación. Debe pues reducirse la exportación a las clases granzas y menudos, amparados por el menor coeficiente de depreciación que con respecto al valor del cribado tienen estos productos en los mercados competidores relativamente al que se necesita aplicar para su colocación en el mercado nacional, por constante apreciación de un exceso sobre sus necesidades. Exceso no ocasionado por la falta de consumo sino como consecuencia del anteriormente citado Tratado Comercial con Inglaterra, que, con haber sido ampliamente comentado y combatido no lo sería nunca bastante, pues su cumplimiento ha puesto en trance de muerte a la industria carbonífera española, que se ve hoy en la triste necesidad de estudiar la forma de colocar sus productos en los mercados extranjeros para poder vivir lo que resta de los tres eternos años de miseria a que la han condenado la duración de un Tratado que ¡ojalá! no tenga que ser *ampliado* o *prorrogado* por razones de alto patriotismo que tan poco redunden en beneficio patrio.

ESTUDIO DE LOS MERCADOS MÁS ADECUADOS E INDUSTRIAS A QUE DENTRO DE ELLOS PUEDEN APLICARSE, CON INDICACION DE SUS CONDICIONES EN RELACION A LOS TRANSPORTES

Aunque conocidos de antiguo los principales mercados consumidores europeos, considerados como verdaderos feudos de la producción británica, no habían sido estudiadas al detalle sus condiciones como tales consumidores hasta que la gran crisis de fines del año 1922 y principios de 1923 hizo sentir a los productores españoles la necesidad de concurrir a ellos para colocar parte de los grandes stocks existentes en las minas y que amenazaban combustionarse en ellas.

Italia, tributaria por casi todas sus necesidades de 7 a 8 millones de toneladas anuales, de carbón inglés, consume principalmente las clases cribados y briquetas destinados al servicio de los ferrocarriles, aún no incluidos en el vasto plan

de electrificación estudiado para la mayor parte de los transportes en su territorio, aprovechando la energía hidráulica y librándose así de tributar al extranjero por concepto tan importante. Otra gran parte de su importación es absorbida por las necesidades de sus flotas, tanto mercante como de guerra y consume en ellas grandes cantidades de la mezcla inglesa que se aplica a estos usos (dos tercios de cribado y un tercio de menudo).

Para las necesidades del resto de sus industrias, entre las que ocupa principal lugar la siderúrgica, consume bien directamente el cok importado o el *todo-uno*, que es destilado en sus instalaciones. Esta misma clase es también la comunmente empleada para la obtención del gas del alumbrado, cuyo consumo está muy extendido para otros usos domésticos como calefacción, cocinas, etc.

Muchas fueron las dificultades a vencer para conseguir que los carbones españoles fueran ensayados en Italia para la fabricación de cok y gas de alumbrado, únicas necesidades a que podían aplicarse las clases menudas ofrecidas; los importadores mostraban gran recelo para admitir nuestros carbones de los que apenas conocían la existencia, en el sentido comercial se entiende, y mucho más a la sustitución por nuestras clases granza y menudo de las que corrientemente se empleaban para estos usos de procedencia inglesa. Pero las circunstancias eran más de sacrificio que de lucro, y atenta solamente a las primeras, la Sociedad Metalúrgica Duro-Felguera envió su primer cargamento que con magnífico resultado fué consumido, en su mayor parte, por la Fábrica Municipal de Gas de Génova, siendo el resto repartido para su ensayo en otras fábricas de gas donde igualmente fueron apreciadas sus magníficas cualidades para dicho uso.

Posteriormente, fué remitido por la misma Sociedad otro cargamento compuesto por mitades de clases de granza y menudo, destinada la primera también a la producción de gas en Génova y la segunda para la fabricación de cok en los Altos Hornos de Porto-Ferraio; conocido el buen resultado obtenido por el primer cargamento una parte del segundo fué repartido, llegando a transportarse algún tonelaje para su

ensayo en las fábricas de gas de Turín y de Trieste. De esta manera fué conocido y quedó introducido en el mercado italiano el carbón español que repetidamente ha sido solicitado, como lo prueban los sucesivos envíos que figuran en el cuadro de las exportaciones efectuadas, y queda acreditado para seguir concurriendo a él, aunque siempre en condiciones de precio tan desfavorables que no permiten considerarlo sino como eventual.

Apuntadas las condiciones en que los carbones nacionales encontrarán el mercado italiano, por lo que al valor del producto en venta se refiere, no debemos dejar de señalar como muy importante para sostener la competencia con los carbones ingleses el coste de los transportes para una y otra procedencia; pues mientras los fletes para barcos de igual tonelaje oscilaban de nueve chelines seis peniques a 10 chelines seis peniques, desde los puertos de Inglaterra a las de la costa Oeste italiana, los cargamentos mencionados pagaron 11 y 13 chelines respectivamente.

Otro mercado que a primera vista parece reunir condiciones inmejorables para consumir carbones españoles es el de Portugal, pues careciendo en absoluto de carbón como producto nacional importa mensualmente de 60 a 70.000 toneladas exclusivamente de carbón inglés; lo próximo de su costa a los puertos asturianos ha sido la causa de que a él se volvieran los ojos y sea tenido en cuenta por algunos productores de esta región, más con vistas al porvenir que para el presente.

El consumo antes indicado se reparte casi por completo entre los ferrocarriles, la mayor parte propiedad del Estado, y el carbón destinado a consumo de barcos, especialmente en el puerto de Lisboa donde hacen escala la mayor parte de las principales líneas trasatlánticas destinadas a pasaje y mercancía, incluyendo también las necesidades de su flota pesquera bastante numerosa y repartida por toda su costa. Para ambas aplicaciones importa grandes cantidades de cribado y briqueta para la primera y la calidad *consumos* para la segunda, clases que anteriormente hemos señalado como poco interesantes para la exportación de nuestro país.

La industria siderúrgica es nula y cuenta como principales la cerámica y las serrerías de madera; ambas consumen casi exclusivamente los desechos de estas últimas y lo mismo puede decirse del consumo doméstico con excepción del litoral. Las fábricas de Gas de Lisboa y Oporto sufren aún las consecuencias de la guerra durante la cual destilaron grandes cantidades de madera, ocasionando con ello la inutilización de casi todas las canalizaciones que se encuentran en reparación, hasta el punto de que en la capital fué sustituido el alumbrado de gas por alumbrado eléctrico.

Una vez que sea puesta en marcha la fábrica de Lisboa y normalizado el consumo en la de Oporto, serán industrias que fácilmente podrán abastecerse con carbones españoles, siempre que esté en condiciones de competir con sus similares ingleses. Por lo que se refiere a los transportes aún con estar los puertos asturianos en mejores condiciones de distancia que los ingleses, debemos señalar la seguridad de una desfavorable competencia debida a la facilidad de encontrar flete de retorno, pues siendo Inglaterra importadora de grandes cantidades de madera para minas que con tanta abundancia produce Portugal, estará siempre en magnificas condiciones para compensar una reducción de los fletes aplicados al carbón, sin que nos quede la esperanza de obrar en igual forma a causa de que el elevado arancel de importación establecido para materia tan importante en la explotación del carbón prohíbe la utilización de la de procedencia extranjera.

Aún más que las naciones antes señaladas, es conocida, como consumidora de carbón, Francia, pues aún contando esta nación con producción propia, importa grandes cantidades de Inglaterra que llegaron en el año 1922 a 13 millones 500.000 toneladas y en el año 1923 a 18 millones 800.000 toneladas; apesar de la gran amplitud de este mercado puede considerarse reducido para los carbones españoles a las necesidades de las industrias que reciben sus combustibles por los puertos de la *Bahía*, pues los del Canal dada su proxi-

midad a las costas inglesas están en mejores condiciones para abastecerse de esta procedencia.

Entre los puertos antes mencionados citaremos como conocidos de la producción nacional los de Nantes, Burdeos y Bayona, que en diferentes ocasiones han recibido carbones españoles utilizándolos con resultados satisfactorios en la fabricación de cok y producción del gas de alumbrado; seguramente es este el mercado que mejores condiciones reúne para considerarlo como efectivo, pero estas mismas facilidades han sido la causa de que haya llegado a establecerse en él, la competencia entre los productos por España exportados. La conveniencia de este mercado sería completa si pudiera aplicarse para el transporte un flete reducido que fácilmente se compensaría aprovechando el retorno de los barcos carboneros para traer madera de mina que esta región produce en abundancia, pero señalamos la dificultad apuntada más arriba fundada en el arancel prohibitivo para esta clase de mercancía.

Recopilemos en el siguiente cuadro los principales cargamentos exportados desde el año 1922, o sea desde que se autorizó la libre exportación.

AÑO DE 1922

| Cargadores | Tons. | Clases | Buques que hicieron el transporte | Puerto de carga | Puerto de destino |
|----------------|-------|--------|-----------------------------------|-----------------|-------------------|
| Caudal y Aller | 2.020 | Hulla | «Basse Indre» | San Juan | Nantes |
| Duro Felguera | 2.000 | » | «Alfonso Fierro» | Gijón-Musel | Génova |

AÑO DE 1923

| Cargadores | Tons. | Clases | Buques que hicieron el transporte | Puerto de carga | Puerto de destino |
|---------------------|-------|--------|-----------------------------------|-----------------|------------------------|
| Duro Felguera | 2.700 | Hulla | «J. M. de Urquijo» | San Juan | Génova y Porto Ferraio |
| Id. | 999 | » | «Jerónimo Ibrán» | Gijón | Burdeos |
| Id. | 780 | » | «Llodio» | » | » |
| Varios | 3.956 | Cok | «C. Ballesteros» | » | Spezzia |
| Carbones »La Nueva» | 1.513 | » | «Ostanvik» | » | Génova |
| Varios | 3.245 | » | «Viborg» | » | Livorno |
| Id. | 3.292 | » | «Mercurio» | » | Spezzia |
| Fáb. Mieres | 2.370 | » | «Tajervilo» | » | Amberes |
| Duro Felguera | 2.500 | Hulla | «Abando» | San Juan | Burdeos |
| Fáb. Mieres | 560 | » | «Tanchin» | » | » |
| Id. | 4.340 | » | «C. Ballesteros» | Gijón | » |
| C. Ballesteros | 1.950 | » | «Islandia» | » | Laurium |
| Fáb. Mieres | 823 | Cok | «Velarde» | » | Porto-Verme |
| Id. | 1.860 | Hulla | «A. de Molgofie» | » | Boucau |

AÑO DE 1924

| Cargadores | Tons. | Clases | Buques que hicieron el transporte | Puerto de carga | Puerto de destino |
|----------------|-------|--------|-----------------------------------|-----------------|-------------------|
| Hlla, Española | 3.200 | Hulla | «Blois» | San Juan | Burdeos |

Por él se ve la posibilidad de introducir en ciertos mercados extraños, que consumen las clases granzas y menudos, el exceso de producción que, inmovilizado en las plazas de las minas, ocasiona, además de una forzada laxitud del mercado, la paralización de las explotaciones con el consiguiente perjuicio de la clase trabajadora que encuentra mermados sus medios de trabajo, única fuente de ingresos que le permite atender las necesidades de su hogar.

EL ESTADO DEBE ATENDER LAS PETICIONES DE LA INDUSTRIA PARA SOSTENER LA EXPORTACION, EN BENEFICIO DE LA ECONOMIA NACIONAL

¿Puede la industria hullera por sus propios medios sostener una exportación, en competencia con los carbones ingleses, que permita el mantenimiento de la producción necesaria para cubrir el consumo nacional cuando así lo reclamen las circunstancias? Fácilmente se comprende que no.

Los productos objeto de esta exportación salen del mercado nacional por no poder mantener en él una competencia insuficientemente protegida por la aplicación excepcional del arancel reducido a 4 ptas. por tonelada. Esta competencia será tanto más llevadera cuanto más uniformes se conserven los precios de venta en ambos países competidores, y entonces el tonelaje que tenga que buscar colocación en la exportación será relativamente pequeño, pero las circunstancias se agravarán enormemente en el momento que por un desequilibrio de los precios en el mercado competidor, se haga más sensible la insuficiencia de la protección arancelaria, pues precisamente entonces, que aumentará el tonelaje a exportar, encontrará más desfavorable la situación, tanto en capacidad de mercado como en precio de colocación.

Lo mismo en uno que en otro caso los carbones exportados lo serán con una depreciación inicial, con respecto a los

precios que rijan en el mercado nacional, siempre superior al importe del arancel, pues no es de suponer que ningún país competidor tenga especial empeño en colocar su producto en otro donde existe la protección teniendo mercados libres de ella, y esta depreciación vendrá acrecentada por la avaricia de los importadores extranjeros que, convencidos de las causas que motivan la presencia de los carbones españoles en sus mercados, pretenderán explotarlos despiadadamente exagerando la desventajosa situación de nuestros productos aplicándoles coeficientes de depreciación que les compensen emplearlos en sustitución de los habitualmente utilizados.

Inglaterra, una vez terminada la guerra, para recuperar los mercados perdidos durante ella, tuvo que recurrir al *dumping* vendiendo sus carbones de exportación diez chelines por debajo del precio señalado a los carbones para su consumo propio, y para ponerlo en práctica contó con el auxilio de los Gobiernos representando muchos millones de Libras las cantidades con que el Estado Británico indemnizó a los productores.

Debe bastar este recurso para comprender que tratándose de industrias, como la que nos ocupa, cuya prosperidad está tan íntimamente ligada con el bienestar y la independencia nacional, al Estado en primer lugar corresponde velar porque en ningún momento decaiga su actividad productiva; antes al contrario debe fomentarla por todos los medios a su alcance. Demostrada la conveniencia de la exportación y la imposibilidad por parte de la industria hullera de atender por sí sola los sacrificios necesarios para su mantenimiento, deben estudiarse con todo interés e implantar con la mayor premura posible las medidas necesarias para permitir a la producción nacional esta expansión de sus mercados, en evitación de los mayores males que traería consigo una continuada paralización de los trabajos; situación que no podría sostenerse durante mucho tiempo y ocasionaría el cierre definitivo de muchas explotaciones que representan una riqueza nacional de cuyo producto viven gran número de familias.

PETICIONES FORMULADAS POR LOS PRODUCTORES CON MOTIVO DEL ANUNCIO DE LA SUSPENSIÓN DE PRIMAS, Y CONVENIENCIA DE FIJAR LAS PRIMAS A LA EXPORTACION CON INDICACION DE SU IMPORTE

Decretada por el actual Gobierno, en el pasado mes de Diciembre la suspensión de la protección concedida en forma de primas a la producción y a las salidas en régimen de cabotaje por considerar el importe de esta protección excesivamente gravoso a los intereses de la Hacienda Pública, los productores se apresuraron a reclamar la sustitución del régimen vigente por cualquier otro que compensara su desaparición señalando como más convenientes, en primer lugar la modificación del impuesto arancelario corriente de 7,50 pesetas a cifra más elevada, toda vez que no podía denunciarse el Tratado Comercial en vigor desde el mes de Octubre de 1922.

Se mencionaba en segundo lugar la concesión de una prima para los carbones exportados a mercados extranjeros, cuya necesidad es bien manifiesta por la dura competencia que en ellos han de mantener los productos nacionales, sin que su importe pueda alcanzar nunca una cifra que se considere ruinoso para el Erario, dado lo reducido del tonelaje a que habría de aplicarse; su reglamentación detallada puede establecerse en forma que el Gobierno que la dicte quede siempre garantizado para que la obtención de estos beneficios no sean causa de que el mercado nacional, no siendo suficientemente abastecido, sufra las consecuencias de una elevación de precios.

Ninguna resolución ha recaído sobre las peticiones mencionadas, sin duda debido a la prórroga del antiguo régimen de protección que debe terminar en el próximo mes de Junio.

Muy difícil es fijar la cuantía de la prima que haya de establecerse como protección a los carbones exportados, pues la precisa para evitar todo quebranto será variable con las situaciones de los mercados, pero, ya anteriormente hemos señalado como depreciación inicial, la equivalente al impuesto

arancelario de cuatro pesetas por tonelada que justamente evaluada con el coeficiente por pago en oro es en números redondos seis pesetas; esta pudiera ser en principio la prima de protección concedida por el Estado. Fácilmente se comprende que su importe total nunca llegaría a representar una dificultad para la Economía Nacional, pues salvo circunstancias muy excepcionales el tonelaje exportado raramente pasaría de 250.000 a 300.000 toneladas anuales, pues teniendo en cuenta las pésimas condiciones en que llegadas esas circunstancias se colocarían en otros mercados los carbones protegidos y el gran margen de sacrificio que quedaría a costa de los productores, seguramente resultaría menos perjudicial buscar una compensación mediante la reducción de la explotación sin dejar por ello de mantener en actividad las actuales zonas de beneficio. Vemos pues que, excepcionalmente, la protección no puede representar al país más de 1.500.000 a 1.800.000 pesetas, cifra que puede darse por bien empleada ante las ventajas que motivaron la concesión establecida por el Tratado Comercial y si las circunstancias aconsejaran llegar al máximo de la exportación, podría fijarse un límite para el tonelaje anual que gozara de la protección, que justamente sería el de 750.000 toneladas, que son las actualmente autorizadas en régimen de excepción, a la cantidad que se importara en este régimen, caso de que no se cubriera todo él.

OTRAS MEDIDAS DE PROTECCION QUE PODRIAN IMPLANTARSE SIN LESIONAR

LOS INTERESES DE LA HACIENDA NI PERJUDICAR A LOS AFECTADOS

POR ELLAS

Hemos señalado en otro lugar la diversidad de motivos por los que la depreciación de nuestros productos rebasará en mucho la apuntada como inicial, indicando a continuación la forma como pudieran ser compensadas, sin gravar los gastos del Estado, por los mismos elementos intermedios entre el producto y su mercado, también sin perjuicio para estos elementos. Los que principalmente intervienen son los siguientes:

FLETES.—Con ser este capítulo muy importante y señalado como uno de los factores que tendrán siempre en contra nuestros productos para la competencia en mercados propios y extraños, por estar afectado a su vez por la oferta y la demanda, difícilmente podrá encontrarse la forma de que pueda aliviar en nada el quebranto que para la industria hullera representa la exportación obligada.

TRANSPORTES TERRESTRES.—Este elemento se encuentra en muy distintas condiciones que el anteriormente señalado; su precio está amparado por tarifas que han obtenido sucesivos aumentos agravando la situación de la industria hullera, que ha reclamado contra ellos en muy repetidas ocasiones y cuando esa industria, que proporciona a los ferrocarriles una parte muy importante de su tráfico, se encuentra necesitada de lanzar sus productos a la lucha justo es que se le obligue a prestarle su ayuda mediante una reducción equitativa de sus tarifas siquiera no sea nada más que para el tonelaje destinado a la exportación.

Este proceder no solo no perjudicaría sus intereses sino que los beneficiaría, aunque indirectamente, pues teniendo sus servicios establecidos con gastos casi fijos, para un transporte determinado, cualquiera cantidad en que exceda representa un beneficio efectivo; pero, es más, en el caso que nos ocupa, aún suponiendo que el tonelaje exportado no represente un aumento de tráfico, sucedería, que de no exportarse, tampoco se explotaría y la paralización del trabajo en las minas traería consigo la de su tráfico, no solo en el tonelaje de carbón sino de las muchas mercancías que en ellas se emplea como maderas, engrases, etc.

GASTOS DE PUERTOS.—Este elemento goza de las características de los dos anteriormente estudiados. Como el primero contribuye a dificultar la exportación del carbón, no soló gravándolo con sus gastos sino perjudicándolo en ellos con relación a los que se aplican al carbón salido en cabotaje. Como el segundo está amparado por diversas tarifas aprobadas por los Gobiernos.

Mostramos a continuación los gastos que por diversos con-

ceptos se pagan en los puertos, comparando los aplicados a la exportación y al cabotaje nacional.

| | PUERTO DE GIJÓN | | | Puerto de San Juan de Nieva | | |
|--|-----------------|-------------------|------------------------------|-----------------------------|-------------------|------------------------------|
| | Exportación | Cabotaje nacional | Dfcia. contra la exportación | Exportación | Cabotaje nacional | Dfcia. contra la exportación |
| Impuesto transporte..... | 1,00 | 0,50 | 0,70 | 1,00 | 0,50 | 0,70 |
| Id. Obras de puerto tarifa general..... | 0,25 | 0,00 | 0,25 | | | |
| Impuesto Obras de Puerto por carga..... | 0,18 | 0,12 | 0,06 | | | |
| Impuesto Obras de Puerto por atraque..... | 0,06 | 0,06 | 0,00 | | | |
| Impuesto Obras de Puerto especial..... | 0,40 | 0,40 | 0,00 | 0,40 | 0,40 | 0,00 |
| Impuesto Obras de Puerto guardería..... | | | | | | |
| Obvención carpeta..... | 0,04 | 0,02 | 0,02 | 0,10 | 0,10 | 0,00 |
| Id. factura..... | 0,05 | 0,04 | 0,01 | 0,06 | 0,0523 | 0,0075 |
| Totales..... | 1,98 | 0,94 | 1,04 | 1,56 | 0,8525 | 0,7075 |

Por esta comparación se ve que en los puertos mencionados hay una diferencia de gastos en contra de los correspondientes a la exportación de 1,04 ptas. para el de Gijón, y de 0,60 para el de San Juan de Nieva.

No parece racional que estableciendo el Estado la prima de protección a los productos exportados una parte de esta prima se emplee en pagar un suplemento de gastos, que no existiría si los productos se colocaran en el mercado nacional, a Entidades y Cuerpos que dependen directamente de él; consideramos pues de toda justicia una revisión de las tarifas actuales cuyos beneficios compensarían en parte la depreciación de los productos que hayan de satisfacerlas.

Pueden aplicarse a este caso todos los argumentos empleados al tratar de los *transportes terrestres* para demostrar que en nada perjudica, antes beneficia, una reducción equitativa para la exportación; pues no explotándose el tonelaje que necesite ser exportado no devengaría ningún gasto y ampliando aún más este argumento señalaremos que entidades similares son favorecidas por el aumento de importación que permite el Tratado Comercial vigente cuyas consecuencias se tratan de compensar.

URGENCIA DE IMPLANTAR LAS MEDIDAS SOLICITADAS

No terminaremos este trabajo sin mencionar la urgencia en la aplicación, de las medidas que se tomen para favorecer la exportación, que no podrá efectuarse económicamente mientras aquellas no entren en vigor; y una continuada ausencia de los mercados consumidores sería causa de que resultaran inútiles los sacrificios hechos para que los carbones españoles sean conocidos y aceptados en ellos, dando lugar a que llegado el momento de su utilización en mayor escala, fuera necesario comenzar el camino ya medio andado.

CONCLUSIONES

1.^a—Siendo la producción nacional de carbón suficiente para cubrir las necesidades del consumo en España el menor desequilibrio de precios en los otros mercados productores, agudizando la competencia favorecida por el Tratado Comercial concertado con Inglaterra, puede dar origen al apilamiento de grandes cantidades de carbón especialmente de las clases inferiores que dificultan la explotación ordenada de las minas.

2.^a—Solamente en la exportación puede encontrarse el medio de descongestionar o regular intermitentemente, el mercado nacional de estas existencias extraordinarias.

3.^a—Existen mercados que pueden consumir los tamaños menores (granzas y menudos) siempre que su precio compense la sustitución por ellos de los corrientemente empleados procedentes de otros mercados en concurrencia.

4.^a—Careciendo la industria hullera nacional de potencia económica suficiente para atender por si sola los quebrantos que esta competencia impone a sus productos, solicita de los Poderes Públicos la protección necesaria para compensar una parte de dichos quebrantos que podría establecerse en forma de primas al carbón exportado por un tonelada

je igual al importado en régimen de excepción, concedida por el tantas veces mencionado Tratado de Comercio.

5.ª—Reclamar igualmente la reducción de tarifas para los *transportes terrestres y gastos de puertos* en beneficio del tonelaje exportado, como forma de ampliar en algo la protección del Estado sin gravar sus intereses ni perjudicar los de aquellos elementos afectados por la reducción.

6.ª—Las medidas que se consideren atendibles, como necesarias al sostenimiento de la exportación, serán establecidas a la mayor brevedad evitando el defecto de que, por su dilación, han adolecido cuantas concedieron los anteriores Gobiernos.

La Felguera y Abril 1924.

MAXIMINO DE LA PEÑA

Ingeniero y Jefe Administrativo de la Sociedad
Duro-Felguera

Véanse las conclusiones propuestas por el Ponente a los temas III y IV.

Estado de gastos e impuestos por transporte y embarque de carbones minerales en los puertos de Gijón y Avilés:

Año 1923

GIJÓN-MUSEL NORTE:

| | |
|---|--------------|
| Transporte de mina a Abajo | 8.00 |
| Peso al muelle y carga a bordo | 0.70 |
| Impuesto de transporte 0.10 (en suspenso) | 0.00 |
| Impuesto de Obras de Puerto | 0.075 |
| <i>Pesos, por toneladas</i> | <u>8.775</u> |

GIJÓN-MUSEL LANGREO:

| | |
|---|--------------|
| Transporte de mina a Abajo, termino medio, desde estación | 2.775 |
| Peso al muelle y carga a bordo | 0.925 |
| Impuesto de transporte | 0.00 |
| Impuesto Obras Puerto | 0.075 |
| <i>Pesos, por toneladas</i> | <u>3.775</u> |

TEMA VII

REBAJA DE LAS TARIFAS DE CARGA EN LOS PUERTOS Y DE LOS ARBITRIOS DE LAS JUNTAS DE OBRAS

| | |
|-----------------------------------|--------------|
| Impuesto Obras Puerto | 0.075 |
| <i>Pesos, por toneladas</i> | <u>0.075</u> |

GIJÓN-FOMENTO LANGREO:

| | |
|---|--------------|
| Transporte de mina a Fomento, termino medio | 2.85 |
| Peso y carga | 0.90 |
| Impuesto transporte | 0.00 |
| Impuesto Obras Puerto | 0.075 |
| <i>Pesos, por toneladas</i> | <u>3.825</u> |

AVILÉS-SAN JUAN DE NIEVA, NORTE:

| | |
|--|-------------|
| Partes de mina a estación, cualquier procedencia | 5. |
| Peso a muelle | 0.10 |
| Carga | 0.10 |
| Impuesto transporte | 0.00 |
| Impuesto Obras Puerto | 0.07 |
| <i>Pesos, por toneladas</i> | <u>5.27</u> |

RESUMEN

| | Gastos | Impuestos | TOTAL |
|----------------------------|--------|-----------|-------|
| Musel Norte | 8.20 | 0.575 | 8.775 |
| Musel Langreo | 3.70 | 0.075 | 3.775 |
| Derecho Langreo | 2.35 | 0.075 | 2.425 |
| Fomento Langreo | 3.75 | 0.075 | 3.825 |
| Avilés Norte | 5.20 | 0.07 | 5.27 |
| <i>Termino medio</i> | 3.75 | 0.075 | 3.825 |

Estado de gastos e impuestos por transporte y embarque de carbones minerales en los puertos de Gijón y Avilés:

Año 1923

GIJÓN-MUSEL, NORTE:

| | |
|--|-------|
| Transporte de mina a Aboño..... | 3,00 |
| Paso al muelle y carga a bordo..... | 0,70 |
| Impuesto de transporte 0,15 (en suspenso)..... | 0,00 |
| Impuesto de Obras de Puerto..... | 0,075 |

Pesetas, por tonelada..... 3,775

GIJÓN-MUSEL, LANGREO:

| | |
|---|-------|
| Transporte de mina a Aboño, término medio, según distancia..... | 2,875 |
| Paso al muelle y carga a bordo..... | 0,625 |
| Impuesto de transporte..... | 0,00 |
| Impuesto Obras Puerto..... | 0,075 |

Pesetas, por tonelada..... 3,575

GIJÓN-DÁRSENA, LANGREO:

| | |
|---|-------|
| Transporte de mina a muelle, término medio..... | 3,125 |
| Carga, según clase, término medio..... | 0,15 |
| Báscula..... | 0,075 |
| Impuestos transportes..... | 0,00 |
| Impuestos Obras Puerto..... | 0,075 |

Pesetas, por tonelada..... 3,425

GIJÓN-FOMENTO, LANGREO:

| | |
|--|-------|
| Transporte de mina a Fomento, término medio..... | 2,85 |
| Paso y carga..... | 0,90 |
| Impuesto transporte..... | 0,00 |
| Impuesto Obras Puerto..... | 0,075 |

Pesetas, por tonelada..... 3,825

AVILÉS-SAN JUAN DE NIEVA, NORTE:

| | |
|---|------|
| Portes de mina a estación, cualquier procedencia..... | 3, |
| Paso a muelle..... | 0,10 |
| Carga..... | 0,40 |
| Impuesto transporte..... | 0,00 |
| Impuesto Obras Puerto..... | 0,07 |

Pesetas, por tonelada..... 3,57

RESUMEN

| | Gastos | Impuestos | TOTAL |
|---------------------------|--------|-----------|-------|
| Musel-Norte..... | 3,70 | 0,075 | 3,775 |
| Musel-Langreo..... | 3,50 | 0,075 | 3,575 |
| Dársena-Langreo..... | 3,35 | 0,075 | 3,425 |
| Fomento-Langreo..... | 3,75 | 0,075 | 3,825 |
| Avilés-Norte..... | 3,50 | 0,07 | 3,57 |
| <i>Término medio.....</i> | 3,56 | 0,074 | 3,634 |

Estado de gastos e impuestos por transporte y embarque de carbones minerales en los puertos de Gijón y Avilés:

Año 1924

| | Musel | Musel | Dársena | POMENTO | | Avilés |
|--|--------------|-------------|--------------|-------------|-------------|-------------|
| | Norte | Langreo | Langreo | Norte | Langreo | Norte |
| Transporte desde mina, t. medio..... | 5,75 | 5,04 | 4,95 | 5,75 | 5, | 5,75 |
| Paso a muelle..... | 0,40 | 1, | 1, | 1,75 | 1,25 | 50 |
| Carga..... | 50 | | | | | 95 |
| Comisión y timbres..... | 033 | | | | | |
| Guardería..... | | | | | | 10 |
| <i>Total gastos.....</i> | <i>6,683</i> | <i>6,04</i> | <i>5,95</i> | <i>7,50</i> | <i>6,25</i> | <i>7,50</i> |
| Impuesto transporte (1) (4) | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 |
| Id. O. Puerto, especial .. | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 |
| Id. id. tarifa general 0,075, embebido en el especial. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Id. O. Puerto, por carga (1) (2) | 12 | 12 | 024 | | | |
| Id. id. por atraque (1) (2). | 06 | 06 | | | | |
| Obvenciones oficiales a empleados aduana Carpeta 0,92 (1) (3)..... | | | | | | |
| Factura (3)..... | 06 | 06 | 06 | 06 | 06 | 06 |
| <i>Total, impuestos.....</i> | <i>0,94</i> | <i>0,94</i> | <i>0,784</i> | <i>0,76</i> | <i>0,76</i> | <i>0,76</i> |
| <i>Total impuestos y gastos</i> | <i>7,623</i> | <i>6,98</i> | <i>6,734</i> | <i>8,26</i> | <i>7,01</i> | <i>8,06</i> |

Término medio } gastos..... 6,621
 } impuestos..... 824
 } Total..... 7,445

COMPARACIÓN

| | Gastos | Impuestos | TOTAL |
|-----------------------------------|--------------|-------------|--------------|
| Año 1913, media..... | 3,56 | 0,074 | 3,634 |
| Año 1924, media..... | 6,621 | 0,824 | 0,824 |
| <i>Diferencia en más hoy.....</i> | <i>3,061</i> | <i>0,75</i> | <i>3,811</i> |

NOTAS

- (1) A cargo de los buques.
- (2) Creados por R. O. 29 Marzo 1916.
- (3) Id. por R. D. 15 Noviembre 1923.
 Como se ve, se paga hoy por obvención o gratificación, casi tanto como importaban todos los impuestos en 1913.
- (4) Creado por R. D. 2 septiembre 1922.

RESUMEN

En el año 1913 el carbón solo pagaba por impuestos de puertos 0,075 pesetas y por tarifas de carga 0,05.

En cambio, actualmente los impuestos de carga pasan de 0,80 pesetas por tonelada, cantidad superior a la que ascendía en 1913 la carga y los impuestos juntos.

Y prescindiendo, para mejor examen, de las tarifas de descarga, especialmente en los puertos donde se halla favorecido la de los carbones extranjeros, sometemos a la Asamblea la siguiente

CONCLUSION

Los impuestos que para la carga y descarga del carbón en los puertos deben ser reducidos en un 50 por 100 mientras subsistan las circunstancias desfavorables actuales.

SOBRE EL CARBÓN Y SOBRE LA MADERA
DE MINA

FONENTE: SR. D. MANUEL RICO AVELLO. (DE LA
PATRONAL DE MINEROS DE ASTURIAS)

TEMA IX

SUPRESIÓN DE LOS ARBITRIOS LOCALES SOBRE EL CARBÓN Y SOBRE LA MADERA DE MINA

TEMA IX

SUPRESIÓN DE LOS ARBITROS LOCALES SOBRE EL CARBÓN Y SOBRE LA MADERA DE MINA

PONENTE: SR. D. MANUEL RICO AVELLO. (DE LA
PATRONAL DE MINEROS DE ASTURIAS)

Las minas ofrecen un carácter industrial especial, con inmediata trascendencia al interés y al orden público.

Por eso los impuestos mineros son, en todas partes, una especialización necesaria en el orden tributario.

Y esa especialización, ese criterio de imposición especial, ha sido de antiguo aplicado en España, donde se ha excluido a la industria minera, de recargos o impuestos fuera de los establecidos por sus leyes tributarias especiales.

La historia de la legislación tributaria minera de España, nos ofrece ese criterio predominante y exclusivo, aun en los tiempos del más desatentado arbitrista.

La minería, ejercida por los particulares, contribuía en los primeros tiempos, pero solamente al Estado, con un tanto por ciento proporcionado a sus beneficios.

TEMA IX

SUPRESIÓN DE LOS ARBITRIOS LOCALES SOBRE EL CARBÓN Y SOBRE LA MADERA DE MINA

EL RÉGIMEN TRIBUTARIO DE LAS MINAS Y SU DESENVOLVIMIENTO HISTÓRICO

Ningun Estado aplica a las minas el régimen tributario general.

Las minas se hallan sometidas en todos los países a sistemas tributarios especiales.

Ello obedece a la naturaleza jurídica especial de la propiedad minera, a las diferencias que hay entre la riqueza minera y la riqueza inmueble en general.

Las minas constituyen una propiedad especial.

Las minas no tienen como la tierra una duración indefinida.

Las minas ofrecen un caracter industrial especial, con inmediata trascendencia al interés y al orden público.

Por eso los impuestos mineros son en todas partes *«una especialización necesaria en el orden tributario.»*

Y esa especialización, ese criterio de imposición especial, ha sido de antiguo aplicado en España, donde se ha excluido a la industria minera, de recargos o impuestos fuera de los establecidos por sus leyes tributarias especiales.

La historia de la legislación tributaria minera de España, nos ofrece ese criterio predominante y exclusivo, aun en los tiempos del más desatentado *arbitrismo*.

La minería, ejercida por los particulares, contribuía en los primeros tiempos, pero solamente al Estado, con un tanto por ciento proporcionado a sus beneficios.

El 4 de Julio de 1825 se estableció por Decreto el pago una contribución especial de mil reales por cada pertenencia de 200 varas de longitud y 100 de latitud y la imposición de un 5 por 100 sobre el valor de los minerales, prohibiéndose otros arbitrios.

La Ley de 11 de Julio de 1849 mantuvo el mismo criterio.

La Ley de 6 de Julio de 1859, robusteciendo aquellos principios, y después de disminuir el cánón de superficie y de rebajar al 3 por 100 el impuesto sobre el valor de los productos brutos de las minas, al establecer en su capítulo XII las contribuciones especiales del ramo de minas, prohibió toda otra suerte de imposiciones disponiendo en su art. 85 que *«la industria minera no podrá ser recargada con otros impuestos especiales fuera de los por ella establecidos»*.

El precepto prohibitivo de esa Ley, vigente en la actualidad, fué mantenido en todas las disposiciones posteriores relativas a la tributación minera.

La Ley de 4 de Marzo de 1868, conservando el cánón de superficie y suprimiendo el 3 por 100 sobre los productos mineros, mantuvo la vigencia del artículo 85 de la Ley de 1859 en los términos expresados.

El Decreto de 29 de Diciembre, y la Ley de 24 de Julio de 1871, reduciendo las imposiciones sobre las minas a un cánón por hectárea, desarrollaron y acentuaron el criterio mantenido en aquel precepto.

El Decreto de 2 de Octubre de 1873, creando un impuesto transitorio del 3 por 100 sobre el producto líquido en las minas de hierro y de hulla y de 5 por 100 en las de cualquiera otra sustancia, siguieron inspirándose en las doctrinas del Capítulo XII y del art. 85 de la Ley del 59.

Las leyes de presupuestos de 1874 y 1876, recargando el 5 por 100 de la imposición, y sustituyéndola, la segunda por el 1 por 100 sobre el producto bruto de la riqueza minera, continuaron manteniendo la especialización minera en el orden tributario.

Otro tanto puede afirmarse de la Ley de 31 de Diciembre de 1881 suprimiendo el 1 por 100 sobre el producto y duplicando el cánón de superficie; de la Ley de 25 de Julio de 1883

fijando en 4 y 10 pesetas el cánón por hectárea, según las sustancias minerales, y restableciendo el 1 por 100 sobre el producto bruto; de la Ley de presupuestos de 1892 aumentando un 30 por 100 el cánón de superficie, y elevando el impuesto sobre el producto bruto al 2 por 100; de las Leyes de presupuestos de 1897 y 1898 estableciendo recargos transitorios de guerra suprimidos por R. D. de 30 de Junio de 1899; de la Ley de 28 de Marzo de 1900 suprimiendo un recargo del 30 por 100 establecido en 1892, fijando en 4, 6 y 15 pesetas, según la clase de mineral, el cánón de superficie y elevando al 3 por 100 el impuesto sobre el producto; de la Ley de 5 de Abril de 1904 eximiendo a las minas de carbón del 3 por 100 de aquel producto, y en fin de todas las disposiciones posteriores, recientes, que, manteniendo aquella exención,—solo interrumpida durante la guerra europea—han venido sometiendo a las minas a su régimen tributario especial, manteniendo la prohibición establecida por el art. 85 de la Ley de Minas de gravar la industria minera con impuestos generales o locales, prohibición reproducida en el art. 225 del Proyecto de Código minero presentado nuevamente a las Cortes el 13 de Febrero de 1919, y claramente consignada en la Ley de 28 de Abril de 1920 que eliminó expresamente de los impuestos que pueden concederse a los Ayuntamientos *los relacionados con la riqueza minera*.

A pesar de las prohibiciones expresadas, las Diputaciones y Ayuntamientos, especialmente en Asturias, quebrantando el criterio jurídico tradicional de «imposición especial» que siempre ha tenido en España la industria minera, vulnerando el derecho que a esta industria concede el art. 85 de la Ley de Minas de 6 de Julio de 1959 reformada por la de 4 de Marzo de 1868, infringiendo preceptos constitucionales y disposiciones contenidas en sus leyes orgánicas provinciales y municipales, han llegado a imponer, valiéndose de hábiles procedimientos, arbitrios locales sobre la industria minera.

La Diputación provincial de Oviedo, con el pretexto de cubrir un supuesto déficit del presupuesto de 1920 a 1921 solicitó establecer un arbitrio de veinte céntimos sobre *la explotación* de minerales en Asturias. La R. O. de 13 de Marzo

de 1920 autorizó a la Diputación para establecer un arbitrio de veinte céntimos «sobre cada tonelada de mineral que se explote en la provincia y no se exporte fuera de esta» consignando que «el arbitrio no grava la industria minera que es lo que prohíbe el art. 85 de la Ley de Minas, sinó que lo que grava es la utilización o consumo del producto en la provincia».

La Diputación de Oviedo consignó en sus presupuestos a partir del año económico indicado un ingreso de 103.905 pesetas anuales a cuenta del expresado arbitrio.

Pero la Diputación no ha reclamado ni quiere reclamar el arbitrio a los que consumen el mineral en la provincia. Se ha obstinado siempre en cobrarlo a los productores, en recaudarlo a la industria minera.

Los representantes de las minas se opusieron desde el primer momento a las pretensiones de aquella Corporación queriendo evitar la infracción del art. 85 de la Ley de Minas y defendiendo los derechos que esta disposición les concede; pero, accediendo a requerimientos de la Diputación, se prestaron a facilitarle unas relaciones de los consumidores de carbones en Asturias a quienes suministraban combustibles, al efecto de que la Diputación pudiese entenderse con ellos para la recaudación del arbitrio.

La Diputación provincial, en cuanto recibió las relaciones mencionadas, en vez de cumplir lo convenido utilizándolas cerca de los consumidores, las volvió y las utilizó contra los productores mineros que las habían facilitado, efectuándoles y reclamándoles unas liquidaciones arbitrarias y erróneas, llenas de equivocaciones materiales e inspiradas por criterios distintos y contradictorios.

La mayor parte de los mineros formularon reclamaciones contra las liquidaciones practicadas, pero la Diputación desestimó, sistemáticamente, todas las reclamaciones formuladas.

Cuando los mineros reclamantes podían ejercitar los recursos proceutes contra los acuerdos correspondientes de la Comisión provincial, la Diputación en sesión plenaria de 16 de Marzo de 1923, autorizó al Presidente para transigir con los mineros las cuestiones planteadas, evitando pleitos y recursos.

El Presidente de la Diputación convino con la Asociación Patronal de Mineros en que al efecto de legalizar la situación de los Diputados ante el arbitrio y en cuanto a los atrasos, y ante la imposibilidad de recaudarlos de los consumidores, dicha Asociación ingresaría la cantidad alzada de 180.000 pesetas suspendiendo ambas partes todo procedimiento en cuanto al arbitrio correspondiente a los años 1920 a 1923 a que se contraía el convenio, en la idea de que había de aclararse y solucionarse sustancialmente la aplicación y la exacción del arbitrio para lo sucesivo, insistiendo siempre los mineros en que pagarían aquella cantidad alzada al solo efecto de contribuir por su parte a legalizar la situación a que la Diputación había sido llevada por interpretar abusivamente la R. O. de 13 de Marzo de 1920, pero confiando siempre en que el arbitrio sería suprimido en los presupuestos inmediatos o cobrado por lo menos a los consumidores.

La Diputación, algunos días después rechazó por muy pocos votos de mayoría una proposición encaminada a la supresión del arbitrio.

La Cámara Oficial Minera de Asturias acudió en alzada al Ministerio de la Gobernación contra el acuerdo manteniendo el arbitrio en los presupuestos provinciales.

La Comisión provincial informó desfavorablemente, diciendo:

1.º Que no procedía la reclamación por que la Diputación no había incurrido en extralimitación legal.

2.º Que aunque el arbitrio perjudicase a los pueblos, solo los Ayuntamientos podrían recurrir.

3.º Que no procedía el recurso por que no concurrían en el caso, delincuencia, incompetencia e infracción legal con perjuicio de los pueblos.

4.º Que no se presentó el recurso ante la Comisión provincial.

5.º Que la Cámara Oficial Minera y la Asociación Patronal carecían de derecho y de personalidad para formular la reclamación.

6.º Que el arbitrio no perjudica la industria minera.

7.º Que la Diputación no dejó de reclamar el arbitrio al Consorcio Carbonero.

8.º Que la favorable situación de la industria minera permitía aumentar el precio del carbón.

9.º Que el arbitrio no coloca a la industria en situación de inferioridad con relación a la extranjera.

10.º Que *bien muerta* estaría una industria hullera que no pudiese soportar un arbitrio tan insignificante.

11.º Que el arbitrio lo pagarán siempre, en definitiva, los consumidores.

12.º Que no puede el arbitrio originar dificultades sociales.

13.º Que la Diputación necesita el arbitrio.

Y 16.º Que debe considerarse como mineral consumido el carbón transformado en cok y aglomerados.

Parecía lógico que el Ministerio de la Gobernación, ateniéndose a las alegaciones del recurso, y a las que se consignaban en un voto particular contrario al Informe de la Comisión, habría de tener en cuenta:

En cuanto a lo primero: Que la Diputación infringía la Ley, puesto que al gravar el carbón que la Industria minera necesita forzosa e indispensablemente utilizar para las explotaciones, infringe el art. 85 de la Ley de Minas.

En cuanto a lo segundo: Que el arbitrio perjudica a los intereses generales de los pueblos de la provincia al dificultar el desarrollo de la industria y al restringir el incremento de las industrias fabriles que incrementando el consumo de carbones y minerales aumenta la riqueza hullera y el bienestar de los pueblos.

En cuanto a lo tercero: Que resulta evidente la infracción legal con perjuicio general pues no solo infringe la Diputación la Ley de Minas sino que vulnera las disposiciones de ella emanadas en relación con la Ley de 14 de Febrero de 1907 al gravar los suministros destinados a las fábricas nacionales de Trubia y Oviedo que son servicios públicos e industrias del Estado, que las provincias no pueden gravar constitucionalmente.

En cuanto a lo cuarto: Que la obligación de la Comisión

provincial es informar los recursos teniendo únicamente el derecho de ser oída.

En cuanto a lo quinto: Que la Cámara Oficial Minera, tiene precisamente por el Real Decreto de su constitución no solo el derecho, sino el deber y la obligación de defender los derechos de la industria minera, siendo incuestionable su personalidad para interponer el recurso.

En cuanto a lo sexto: Que no incumbía a la Diputación apreciar los perjuicios del arbitrio, ya que no importa que ellos sean mayores o menores. Basta que el arbitrio sea ilegal para que deba de ser rechazado y suprimido.

En cuanto a lo séptimo: Que la Diputación se encarga de probar su obstinación de gravar la industria, incluso reclamando el arbitrio al Consorcio Carbonero, organismo oficial, por cierto, con finalidades privativas y limitadas, bien distinta a las tributarias.

En cuanto al octavo: Que no correspondía a la Diputación apreciar y dictaminar sobre la situación económica de la industria minera.

En cuanto al décimo: Que la Diputación, obligada a fomentar los intereses generales de su provincia, desea la extinción de la industria hullera si no puede soportar sus imposiciones, revelando así hasta donde llegan su comprensión, su competencia, y su defensa de los intereses provinciales.

En cuanto al once: Que resulta siempre gravada la industria minera.

Y finalmente, en cuanto al catorce y quince: Que la Diputación podría recargar los arbitrios sobre alcoholes, evitando los estragos del alcoholismo en una provincia como la de Oviedo donde se consumen más de cuarenta millones de litros de bebidas espirituosas sin contar la sidra, evitando así la imposición de gravámenes sobre la industria y el trabajo en las minas, absteniéndose de invocar protecciones a una industria vinícola, ajena a su provincia, y de establecer comparaciones peregrinas con el impuesto de consumos que pagan los hombres de las minas, y la Renta de Aduanas.

Pero el Ministerio, sin atender a estas razones, ni a ninguna otra clase de consideraciones jurídicas y sociales, sin

entrar en el fondo del asunto, escurriéndose, marchándose por la tangente, resolvió, por R. O. de 19 de Mayo de 1923, el recurso interpuesto por la Cámara Minera, aprobando el arbitrio provincial y consignando «que ya en la R. O. de 13 de Marzo de 1920 se dijo que el arbitrio no grava la industria minera que es lo que prohíbe el art. 85 de la Ley de Minas, sinó la utilización o consumo del producto en la provincia».

La R. O. de 19 de Mayo de 1923 deja habilmente sin resolver la reclamación formulada, deja subsistentes las habilitaciones de la Diputación y el impuesto por ella establecido, y deja a los mineros imposibilitados de acudir contra ella a la Sala de lo Contencioso del Tribunal Supremo, al mantener, en la letra, la vigencia del art. 85 de la Ley de Minas, en cuya infracción habrían de apoyarse indispensablemente los mineros para combatirla.

Y así las cosas, la nueva Diputación provincial, dejando sin efecto el Convenio que la anterior Diputación había celebrado con la Patronal de Mineros, reclamó y cobró, por la vía de apremio a los productores mineros el arbitrio expresado, apoyándose en que es la industria minera la que explota y no exporta, y acordó seguir cobrándolo y recaudándolo de la industria minera, sin que sea posible obtener del Ministerio de la Gobernación ninguna resolución a las reclamaciones formuladas el día 14 de Diciembre de 1923, tanto contra el arbitrio provincial como contra el arbitrio local que el Ayuntamiento de Pola de Laviana ha establecido sobre la madera utilizada en las explotaciones mineras.

El Ayuntamiento de Pola de Laviana recauda un arbitrio de 1'50 ptas. sobre cada tonelada de madera que se utiliza en las explotaciones de las minas.

Las Sociedades Duro-Felguera y Coto del Musel y la Asociación Patronal tienen interpuestos varios recursos contra ese arbitrio ante el ministerio de la Gobernación, recursos cuya resolución no ha sido posible todavía conseguir. Se fundan los recursos en que el arbitrio es ilegal, ya que la prohíbe el art. 85 de la Ley de Minas, y puesto que el art. 137 de la Ley de 2 de Octubre de 1877 no autoriza otros arbitrios que los que expresa, teniendo los Ayuntamientos que acudir

al repartimiento general, con arreglo al art. 138 de la Ley, para proporcionarse otros recursos. Además la misma Real Orden de 27 de Mayo de 1877 que el Ayuntamiento de Laviana invoca, prohíbe de un modo terminante *«que los arbitrios graven las primeras materias que tenga aplicación a la industria»* como son las maderas de mina.

Pero, aparte de todo esto,—y ello envuelve mayor gravedad y más grande trascendencia—el art. 390 del Estatuto Municipal de 8 de Marzo último, autoriza a los Ayuntamientos para establecer recargos sobre el 3 por 100 del impuesto del producto bruto que grava los minerales, y aunque los carbones se hallan exceptuados de este impuesto, y por consiguiente de los recargos municipales que ahora se autorizan, es de temer que los Ayuntamientos acudan a establecer imposiciones sobre la minería, y es de lamentar que el Poder público, sin oír ni consultar a las Cámaras Mineras, dicte disposiciones tributarias sobre minería, que suponen olvido de las Leyes vigentes, y rompen, ya abiertamente, con el meditado, histórico, principio de la especialización en el régimen tributario de la minería.

RESUMEN

III

NECESIDAD DE SUPRIMIR LOS ARBITRIOS LOCALES

Ha sido reconocida y declarada por todos los Gobiernos la necesidad de proteger y de estimular la industria minera, y especialmente la industria hullera, y en tal sentido han sido adoptadas por los Poderes públicos disposiciones encaminadas a asegurar el desarrollo de la minería.

Todas las medidas adoptadas y aquellas otras que indispensablemente se demandan, resultarían ociosas e ineficaces, si se permite a Corporaciones locales, llámense Diputaciones, Ayuntamientos o Junta de Obras de Puertos, establecer arbitrios y gravámenes, sobre la industria hullera.

Los impuestos mineros—dentro del régimen tributario especial burlado y quebrantado por aquellas Corporaciones—

constituyen de por sí un enorme peso que hace desfallecer y vivir languidamente a la industria minera, más recargada de impuestos que otra industria alguna, acaso por no haberse aplicado en realidad el régimen tributario especial establecido en las leyes.

Baste recordar que la minería en general se halla sometida, directa o indirectamente a las siguientes imposiciones: Cánón de superficie; impuesto del 3 por 100; impuesto de transportes terrestres y marítimos; arbitrios de los Puertos; Utilidades de las Sociedades; dividendos a los socios; 3 por mil sobre el capital; gravamen sobre el tráfico marítimo; derechos obvencionales de Aduanas, y otros varios sin contar las contribuciones generales, y los gastos obligatorios impuestos por leyes como la de accidentes del trabajo, del retiro obrero, etc., etc.

Y IV

RESUMEN

Teniendo en cuenta todas las consideraciones expuestas, las disposiciones legales tantas veces mencionadas, y muy especialmente, con el art. 85 de la Ley de Minas, el art. 84 de la Constitución del Estado, exigiendo que los impuestos provinciales y municipales no se hallen en oposición con el sistema tributario del Estado, procede y debe reclamarse la supresión definitiva de los arbitrios locales sobre la industria minera, ajustándose a las siguientes

CONCLUSIONES

Primera.—Solicitando del Ministerio de la Gobernación la derogación inmediata de la Real orden de 13 de Marzo de 1920 que autoriza a la Diputación provincial de Oviedo para establecer un arbitrio sobre los minerales.

—Segunda.—Pidiendo la publicación de una Real Orden al

Ministerio de la Gobernación prohibiendo a las Diputaciones y Ayuntamientos establecer arbitrios sobre la producción y el consumo de minerales, de acuerdo con lo establecido por el art. 82 de la Ley de Minas de 1859.

Y tercera.—Solicitando del Ministerio de la Gobernación la aclaración del texto del art. 396 del nuevo Estatuto Municipal, oyendo a las Cámaras Oficiales Mineras, a fin de acomodar las imposiciones locales al sistema tributario establecido por la Ley de Minas.

Oviedo, 1.º de Mayo de 1924.

M. RICO AVELLO

TEMA X

PROBLEMA DEL ABARATAMIENTO DEL PUN-
TAL DE PINO PARA MINAS
(CON EL INFORME DEL INGENIERO DE MON-
TES SR. ARESES)

OPONENTE: SECCION MADERAS DE LA ASOCIA-
CION PATRONAL DE MINEROS ASTURIANOS

Véanse al final las Actas y las Conclusiones correspondientes, vota-
das por la Asamblea.

PROBLEMA DEL ABARATAMIENTO DEL PUN- TAL DE PINO PARA MINAS

IMPORTANCIA DEL PUNTAL DE PINO, EN RELACION CON LA INDUSTRIA
NACIONAL Y CON LA RIQUEZA FORESTAL GALLEGA

El puntal de pino es, como sabemos, elemento indispen-
sable para la explotación de nuestros yacimientos hulleros, y
es, además, factor que grandemente en el precio de
coste del carbón.

TEMA X

Con referencia a Asturias, no hace aun muchos años que
la explotación de madera con destino a sus minas era relativa-
mente por el puntal que
alcanzado en
nuestras minas durante los primeros años del siglo actual,
desde todo desde el 1914, unido a que, por virtud de la ma-

PROBLEMA DEL ABARATAMIENTO DEL PUN-
TAL DE PINO PARA MINAS
(CON EL INFORME DEL INGENIERO DE MON-
TES SR. ARESES)

CONTRIBUCION DE LA ASOCIACION PATRONAL DE MINEROS ASTURIANOS
por
la explotación de carbón extraída, y también a que la riqueza forestal
asturiana se ha venido extinguiendo de una manera rápida
haciendo a ser hoy, desde luego, insuficiente para satisfacer
las demandas de nuestro consumo, todo esto obligó a los mi-
neros asturianos a buscar un nuevo mercado, el de Galicia,
para en él poder realizar la adquisición de aquella madera
que nos era y es imprescindible en la explotación de nuestras
minas; y hubimos de elegir como mercado el de Galicia, te-
niendo en cuenta que la gran carestía de los transportes te-
rrestres nos impide el poder adquirir maderas en el interior
de la península y que, por el contrario, resultan en general
bastante económicos los fletes que en tiempos normales rigen
desde el litoral gallego hasta los puertos de Asturias.

PROBLEMA DEL ABARATAMIENTO DEL PUN- TAL DE PINO PARA MINAS

IMPORTANCIA DEL PUNTAL DE PINO, EN RELACIÓN CON LA INDUSTRIA
HULLERA NACIONAL Y CON LA RIQUEZA FORESTAL GALLEGA

El puntal de pino es, como sabemos, elemento indispen-
sable para la explotación de nuestros yacimientos hulleros, y
es, además, factor que influye grandemente en el precio de
coste del carbón.

Con referencia a Asturias, no hace aún muchos años que
el consumo de madera con destino a sus minas era relativa-
mente pequeño, por ser también pequeña todavía la cifra al-
canzada por la producción de hulla, y casi todo el puntal que
entonces se consumía procedía de los montes de nuestra pro-
vincia. Pero el gran incremento de producción alcanzado en
nuestras minas durante los primeros años del siglo actual,
sobre todo desde el 1914, unido a que, por virtud de la ma-
yor seguridad que hoy se exige en todas las labores subte-
rráneas, cada día se consume más cantidad de madera por
tonelada de carbón extraída, y también a que la riqueza forestal
asturiana se ha venido extinguiendo de una manera rápida
llegando a ser hoy, desde luego, insuficiente para satisfacer
las demandas de nuestro consumo, todo ello obligó a los mi-
neros asturianos a buscar un nuevo mercado, el de Galicia,
para en él poder realizar la adquisición de aquella madera
que nos era y es imprescindible en la explotación de nuestras
minas; y hubimos de elegir como mercado el de Galicia te-
niendo en cuenta que la gran carestía de los transportes te-
rrestres nos impide el poder adquirir maderas en el interior
de la península y que, por el contrario, resultan en general
bastante económicos los fletes que en tiempos normales rigen
desde el litoral gallego hasta los puertos de Asturias.

MERCADOS DE LA INDUSTRIA FORESTAL GALLEGA E IMPORTANCIA DEL
CONSUMO NACIONAL DE MADERA

Como casi exclusivos clientes de su industria forestal tiene Galicia: los mineros ingleses y asturianos, las fábricas de pasta de papel y las de aserrar, instaladas estas últimas principalmente en las mismas provincias gallegas. Y en el año de 1920 era tan grande la crisis que atravesaba nuestra industria hullera y tan altos los precios que regían para el puntal de pino, principalmente por culpa de la gran exportación de madera que desde Galicia se realizaba con destino a Inglaterra, que en fecha 5 de Agosto del mencionado año hubo de dictarse por el Ministerio de Hacienda un R. D. gravando en 20 pesetas oro la tonelada de puntal que se exportara. Esta medida trajo como consecuencia no solo el asegurar para los mineros de Asturias la madera que precisábamos, sino también un cierto abaratamiento en los precios de coste del puntal puesto en Galicia; precios que, sin embargo, aún continúan hoy siendo un 150 por 100 más elevados que aquellos que regían antes de la guerra europea.

Pero la mencionada disposición ministerial dió origen a una larga y reñida campaña de protesta y boycot contra los mineros asturianos por parte de quienes se decían representantes de la industria y riqueza forestal gallega; y fué entonces cuando, en vista de tal campaña y a petición del Sr. Ministro de Fomento, se redactó por don Rafael Areses, Ingeniero Jefe de Montes de Pontevedra, un muy documentado informe estudiando en él con todo detenimiento la industria forestal de aquella zona, en defensa de la cual escribía el señor Areses: «...basta saber que solamente en la Ría de Arosa existen 86 embarcaciones, con más de 2.000 toneladas, dedicadas al transporte y estibación de rollizos, en cuyas faenas tienen casi diaria ocupación más de 500 hombres; y si a este número añadimos el de los dedicados al apeo y despiece de los árboles y su transporte por tierra, puede afirmarse que pasan de 5.000 los jornaleros con práctica y espe-

cializados a quienes alcanzan los beneficios de este negocio»; y también: «Es pues evidente que la falta de exportación perjudica a las miles de personas que a expensas de aquella se crearon este honrado medio de vida. Y es así mismo indudable que también alcanza el perjuicio a la clase agrícola, que en la zona que se explota este negocio se ve privada de la enorme fuente de ingresos con que contaba»; y añadía luego: «Puede, pues, asegurarse, que la cantidad total de madera que con destino al embarque se tala en los montes que abastecen los puertos de Villagarcía y el Freijo, fué en los periodos de más consumo de 140.000 toneladas». (Debemos aquí hacer constar por nuestra parte que a los dos puertos citados Villagarcía y El Freijo, corresponde aproximadamente el 80 por 100 de la producción de madera de las provincias gallegas). Pero al estudiar el Sr. Areses la capacidad productiva de los montes de Galicia reconoce también noblemente que no se ha hecho todavía ningún aforo de la riqueza forestal de aquellas provincias, si bien estima que con una acertada política de repoblación pueden desde luego sus montes rendir, sin perjuicio para tal riqueza, la producción que él señala como máxima entre las conseguidas hasta entonces. Y, el mismo ilustre ingeniero tantas veces citado, al sentar las conclusiones de su informe dice con referencia a los mineros asturianos y a la disposición ministerial dictada: «4.^a Si esa disposición sigue mucho tiempo vigente y las minas asturianas no se comprometen a consumir todo lo que se exportaba a las inglesas, podría sufrir detrimento el capital que representa el arbolado de otras muchas fincas destinadas a la obtención de puntales».

Nosotros estamos conformes con cuantas consideraciones y afirmaciones hace don Rafael Areses en su informe y, por tanto, al igual que dicho señor, estimamos que es preciso asegurar en lo posible a la industria forestal gallega mercado, en condiciones económicas convenientes, para toda la madera que de sus montes pueda extraerse sin mermar la capacidad productiva de los mismos.

Ahora bien; según el Sr. Areses, la madera que en forma de tablilla sale cada año para Málaga y Sevilla representa

aproximadamente unas 30.000 toneladas de madera en pie; por otra parte, el consumo de la Papelera Española se supone de unas 10.000 toneladas anuales; y, por último, la madera que en los años de 1921, 1922 y 1923 se recibió de Galicia en Asturias y León, según datos oficiales es la que a continuación se expresa:

| Años | Interior (León) | San Esteban | Avilés | Gijón-Musel | Totales |
|------|-----------------|-------------|-----------|-------------|------------|
| 1921 | 9.967,15 ins. | 10.946,00 | 20.589,50 | 66.695,00 | 108.197,65 |
| 1922 | 12.050,15 > | 10.356,70 | 14.279,00 | 61.245,00 | 97.930,85 |
| 1923 | 14.475,50 > | 8.625,73 | 17.388,00 | 99.275,00 | 139.764,23 |

Es decir, que durante el año de 1923 solamente Asturias y León han recibido de Galicia unas 140.000 toneladas de madera. Y tenemos, por tanto, que, en el año último, el consumo nacional ha sido:

| | |
|-----------------------------------|--------------------------|
| Para Asturias y León | 140.000 toneladas |
| Exportación en tablilla | 30.000 > |
| Papelera Española | 10.000 > |
| Total | 180.000 toneladas |

cifra ésta que, como vemos, cubrió con exceso la que el señor Areses pedía se garantizara a la industria forestal gallega.

Ello no obstante, estimamos imprescindible que por nuestro Gobierno, y en bien de nuestra economía nacional, se afronte de una manera rápida y en toda su amplitud el problema de la repoblación forestal. Y, por lo que a Asturias y a los mineros asturianos se refiere, consideramos como de necesidad urgentísima a llenar, y como un deber ineludible a cumplir, el resolver nosotros este problema antes que ninguna otra región, ya que nuestra provincia es el primer consumidor nacional de madera y que, además, cuenta Asturias con un litoral de más de 200 kilómetros y con grandes extensiones de montes completamente talados pero contiguos a los valles por los que circulan sus líneas ferroviarias. Es indudable que la repoblación forestal de las zonas mencionadas, realizada, a ser posible, por los mismos patronos mineros, implicaría para el día de mañana una mayor seguridad y regu-

laridad en el servicio de maderas y también una indudable economía en su transporte.

EXPORTACIÓN E IMPORTACIÓN

De propio intento hemos omitido el mencionar antes de ahora cuanto se refiere a la madera que desde Galicia sale para el extranjero, es decir, para Inglaterra, que es el único país que de nosotros la adquiere.

En Agosto de 1920 se gravó la exportación en 20 pesetas oro; en 1921 se rebajó este gravamen en 15 pesetas, quedando así reducido a 5; en 1922 se redujo aquel a 2 pesetas; y, por último, en 1923, desapareció todo impuesto por tal concepto. Así, pues, actualmente, solo existe un gravamen *en más*, para la exportación del puntal de pino, de 0,50 pesetas por tonelada; y ésto debido a que el exportador paga por impuesto de transportes dos pesetas en tonelada y nosotros una peseta cincuenta céntimos; resultando con ello que, a pesar de desconocer como desconocemos todavía la capacidad productiva de nuestros montes, estamos dando las mayores facilidades para la exportación de un producto tan preciado como el puntal de pino de Galicia, que en España necesitamos para la explotación de nuestras minas, creándonos además el Estado, al proceder de tal manera, una muy perjudicial competencia que aumenta más todavía a causa del elevado arancel que rige para la madera importada.

Y, con respecto a la importación del puntal de madera para mina, podemos considerar que el gravamen de 1,50 pesetas los 100 kgs., actualmente establecido por concepto de arancel, significa realmente una medida prohibitiva para la entrada en España de tal mercancía. Como cuestión de principio, mirando a la conveniencia de nuestra economía nacional, por cuanto en ésta repercute e influye el resultado que acuse la balanza de nuestro mercado internacional, encontramos acertada y patriótica tal prohibición, siempre que nuestra industria forestal garantice, en condiciones de precio razonable, el imprescindible consumo nacional.

Por todo ello estimamos que el Gobierno debe dictar con toda urgencia aquellas disposiciones que orientadas desde luego con miras a la conveniencia de nuestra economía nacional, compaginen, en cuanto sea posible, los intereses de los productores y consumidores de madera, facilitando a los primeros, la venta de sus productos, y, a los consumidores, mercado donde puedan adquirir la madera que precisan para la explotación y buena marcha de sus respectivas industrias.

SECCIÓN MADERAS

Los mineros asturianos, en número que representa aproximadamente el 70 por 100 de la producción de hulla de nuestra provincia, se hallan hoy agrupados integrando la llamada «Sección Maderas», organismo encargado de realizar la compra y suministro de toda la madera de pino de Galicia que sus asociados precisan para la explotación de sus minas.

Gracias a esta organización se evita en gran parte la competencia en el mercado litoral gallego, consiguiendo así una cierta limitación en los precios de coste de la madera en los puertos de procedencia, al mismo tiempo que esta concentración de servicios representa una indudable economía, principalmente en lo que se refiere a los gastos de transportes, recepción y administración; y, por tales razones, nosotros consideramos como fundamental la necesidad de asociarnos, al menos todos los mineros de Asturias, para así defender nuestros intereses dando la batalla a tanto intermediario que por favoritismo o por causas más lamentables aún vive a costa de nuestra industria hullera; y estimamos que hasta un deber social y económico obliga a los patronos mineros a crear un organismo encargado no solo de la adquisición de la madera que precisemos sino también de aquellos otros elementos que, como los engrases, la gasolina, etc., influyen de manera tan importante en el precio de coste del carbón.

TRANSPORTES MARÍTIMOS

Es sabido que el transporte del puntal de pino desde Galicia a los puertos de Asturias se realiza exclusivamente por

vía marítima; y, al no contar la «Sección Maderas» con barcos propios, ha de realizarse aquel transporte aprovechando el retorno de los buques que habían de hacerlo en lastre; y, no siendo este tonelaje el suficiente para llenar tal servicio, precisamos también tener siempre fletados en «timecharter» algunos buques, para así poder garantizar al mismo tiempo la regularidad en retirar la madera a los suministradores gallegos y el normal suministro de ella a los mineros asturianos.

Pues bien; actualmente, en que los fletes desde Galicia a los puertos de Asturias oscilan entre 10 y 12 pesetas tonelada, pesa sobre los transportes de madera, como antes ya dijimos, un gravamen de una peseta cincuenta céntimos por tonelada, lo que unido a las derramas y a las obenciones recientemente establecidas, representa una importante carga por tales conceptos que, desde luego, en fin de cuentas viene a pesar exclusivamente sobre el precio de coste de la madera puesta en mina y por tanto sobre el precio de coste del carbón.

RECEPCIÓN DE LA MADERA EN LOS PUERTOS DE ASTURIAS

La «Sección Maderas» adquirió en Galicia durante el año 1923, y con destino al consumo de los asociados 91.831,58 toneladas de puntal de pino; de ellas, 3.451,45 toneladas fueron recibidas en el puerto de San Esteban de Pravia; 5.462,25 toneladas por el de San Juan de Nieva; y, por último, 82.917,88 toneladas por Gijón-Musel.

Es indudable que a la «Sección Maderas» interesa grandemente el concentrar lo más posible la recepción en Asturias del puntal de pino; no solo porque ello significará una mayor economía en los gastos de descarga, sino también, y muy principalmente, por lo que atañe a los precios de coste de los fletes, que serían más reducidos de contar nosotros con un turno fijo de atraque en el Musel y con grúas suficientes para poder realizar de una manera rápida y regular la descarga de la madera. Y estimamos como más conveniente

el puerto del Musel, para la concentración de tales servicios de recepción, por contar en él con los dos Ferrocarriles del Norte y de Langreo, sin que ello, no obstante, tal preferencia signifique, por nuestra parte, un abandono de los puertos de San Esteban de Pravia y de San Juan de Nieva, por los cuales estimamos no solo conveniente sino también necesario el recibir y reexpedir a los asociados madera de mina, puesto que algunas Sociedades forzosamente habrán de recibirlo por el Ferrocarril Vasco-Asturiano y también porque, de esta manera, siempre será mayor la seguridad que tendremos de contar con el material vacío necesario para poder hacer a las minas los envíos con la debida irregularidad.

Pero hasta ahora, han resultado siempre infructuas cuantas gestiones hemos realizado para ver de conseguir se nos conceda en el Musel ese turno fijo que precisamos y al que sin duda tenemos preferente derecho, ya que nosotros contamos con un servicio de mayor tonelaje y más regular que el de ninguna otra Empresa; y, sin embargo, no falta entre éstas quien, con menos derecho pero sin duda con mayor influencia, cuenta con un régimen de favor y preferencia que, precisamente por ello resulta, además, de sacrificio para nosotros.

TRANSPORTES TERRESTRES

Desde los puertos de Asturias a las minas se realiza el transporte del puntal por los Ferrocarriles del Norte, de Langreo y Vasco-Asturiano. Y siendo la madera, como ya hemos dicho, un elemento tan imprescindible para la explotación de nuestras minas y que tanto influye en el precio de coste del carbón, y realizándose su transporte en vagones que de no contar los Ferrocarriles con esta mercancía forzosamente habrían de retornar vacíos a las minas, para ser de nuevo cargados con carbón, creemos sería de justicia el que se implantaran tarifas especiales y económicas para el servicio del transporte del puntal.

EN RESUMEN

Que desconocemos la importancia de nuestra riqueza forestal; que la madera es factor preciso para la explotación de nuestros yacimientos hulleros; que, dada la carestía de los transportes terrestres, Asturias no tiene otro mercado que el del litoral gallego para poder surtirse, en condiciones económicas convenientes, del puntal de pino que necesita; que el mercado nacional asegura, con exceso, el consumo de la producción máxima que hoy debe permitirse sea realizada en los montes de Galicia, al menos hasta en tanto que allí no esté bien garantizada la repoblación forestal; que los precios que actualmente rigen para la madera de Galicia ya son altamente remuneradores, pues sobrepasan en un 150 por 100 a los que regían en el año 1914; que los fletes resultan muy recargados con el impuesto de transportes marítimos y con las derramas y obvenciones y también por no contar con un turno fijo de atraque para poder realizar rápida y económicamente la descarga de los buques; y por último, que con las actuales tarifas ferroviarias se contribuye al encarecimiento del precio de coste de la madera y, como consecuencia, del precio de coste del carbón.

Por todo lo expuesto, en relación con el tema objeto de nuestra ponencia, tenemos el honor de someter a la consideración y aprobación de la Asamblea la siguientes

CONCLUSIONES

1.^a—Que por nuestro Gobierno se dicten las disposiciones necesarias para que con toda urgencia se estudie y resuelva en toda su amplitud el problema de la repoblación forestal de España.

2.^a—Que siendo de 180.000 toneladas el consumo nacional de pino de Galicia y desconociéndose la importancia de la riqueza forestal de aquella zona debe ser seguidamente derogado el permiso que hoy existe para la libre exportación de 30.000 toneladas anuales de puntal de pino; y que tampoco con ningún gravamen debe ser autorizada la exportación

de este producto, al menos en tanto que no conozcamos la capacidad productiva de nuestros montes y no esté debidamente organizada la repoblación.

3.^a—Que, si una vez hecho el estudio de nuestra riqueza forestal se estimara que su capacidad productiva cubría con exceso el consumo nacional, sea autorizada la exportación de la cantidad de madera que en su día se señalará, teniendo en cuenta el exceso de su capacidad; pero el gravamen que entonces se establezca para la exportación sea el mismo que el arancel que rija para la madera que se importe.

4.^a—Que si por motivo de huelga o por cualquier otra causa, se paralizara el consumo nacional de maderas de Galicia, sea autorizada la exportación de la cantidad que en su día será señalada, teniendo en cuenta el tiempo que se haya paralizado el consumo nacional; y que la exportación del tonelaje a que se refiere esta cláusula, sea permitida libre de todo gravamen que no rija para la madera adquirida con destino al consumo nacional.

5.^a—Que, de llegar a autorizarse la exportación por algunas de las causas y en las condiciones de gravamen que quedan indicadas, haya aquella de sujetarse a las siguientes normas: a) Se adjudicará a cada puerto de Galicia un tonelaje proporcional a su producción; y b) Se dividirá en dozavas partes la cifra que se asigne a cada puerto, haciéndose el cómputo por mensualidades.

6.^a—Que si por insuficiencia de la capacidad productiva de nuestra riqueza forestal, o por otras causas, los consumidores españoles no contaran dentro del país, en condiciones de precio razonable, con la madera que precisan para la explotación y buena marcha de sus respectivas industrias, se autorice la libre importación de tal producto.

7.^a—Que desaparezca el impuesto de transportes marítimos establecido para la madera de mina y que, para esta mercancía, sea revisada y rebajada la tarifa de obvenciones de Aduana que hoy rige.

8.^a—Que en el puerto del Musel se conceda a la «Sección Maderas» de los mineros asturianos un turno fijo de atraque para la descarga de la madera que precisa; y

9.^a—Que para el puntal de pino con destino a las explotaciones hulleras se establezcan unas tarifas ferroviarias especiales, más económicas que las actuales.

Gijón, Abril de 1924

Insertamos a continuación el Informe elevado al Gobierno sobre el problema forestal por el Ingeniero de Pontevedra Sr. Areses, informe varias veces citado en el desarrollo de la ponencia.

El interés que tiene el arbolado crece en sus primeras etapas, cuando el árbol está en su infancia. El interés que tiene el arbolado crece en sus primeras etapas, cuando el árbol está en su infancia. El interés que tiene el arbolado crece en sus primeras etapas, cuando el árbol está en su infancia.

Véanse las conclusiones propuestas por el Ponente a los temas III y IV.

INFORME ELEVADO AL EXCMO. SR. MINISTRO DE FOMENTO POR EL INGENIERO JEFE DE MONTES DE LA PROVINCIA DE PONTEVEDRA D. RAFAEL ARESES

Pocas son las regiones españolas donde el arbolado y especialmente el pino negral o «bravo» encuentra tan favorables condiciones para su rápido desarrollo como en Galicia, gracias al cual los propietarios de montes pueden crear masas arbóreas y realizar, en pocos años, lucrativos negocios. A los 25 o 30 años los pinos creados en terrenos de regular calidad, alcanzan diámetros superiores a 30 y 40 centímetros y con gran facilidad podría demostrarse que explotando un pinar a esa edad metódicamente, puede rendir anualmente más del 25 por 100, no ya del capital invertido en la repoblación del terreno, sino de ese capital acumulado a sus intereses compuestos. Y si en vez de esperar a que los pinos obtengan dimensiones para proporcionar tablado o «plancha» se destinan a la producción de puntal o «apeas» para la entibación de minas de carbón, entonces la explotación hecha a más corto turno—de 12 a 15 años—rinde un mayor tanto de interés.

Y como el cultivo y la explotación son sencillísimos y elevados los rendimientos, no es de extrañar que ante tales estímulos, los propietarios de terrenos montuosos situados en las proximidades del mar o cerca de vías terrestres o fluviales que a aquel conduzcan, se hayan dedicado con afán a la creación de masas arbóreas de la especie a que aludimos.

Coincidiendo con nuestro modo de pensar dice el competente profesor de Selvicultura de la Escuela de Ingenieros de Montes, D. Octavio de Elorrieta en su conferencia del Primer Congreso de Estudios Vascos:

«El interés que rinde el arbolado crece en sus primeras edades para después de pasar por un máximo, ir disminuyendo lenta y definitivamente. Ese máximo se verifica en

edades muy tempranas, de modo que cuanto más se acerca a ellas la época de la explotación de los montes, más remunerador ha de ser el interés percibido por los capitales invertidos en ellos.

Los nuevos empleos de la madera, reducen aquellos turnos de 150 y 200 años a que antes nos referimos a periodos de explotación de de 25 y 30 años y aún menos, cuando se trata de especies de crecimientos rápidos como el chopo y el eucaliptus. El tanto de crecimiento que antes era inferior al 1 por 100 se traduce ahora en tantos que varían del 8 al 15 por 100.

Los postes de mina cuyas dimensiones son desde 8 a 20 centímetros de diámetro normal a 1,30 del suelo, pueden obtenerse a los 10, 15, 20 ó 25 años. Las traviesas y los tablones se sacan del arbolado de 35 a 40 centímetros y aún cuando sería este el aprovechamiento o turno más largo, pues pudiera prolongarse hasta 40 o 50 años, sin embargo el interés del capital empleado en tales montes, puede hoy (fuera de los precios normales de la guerra) producir un interés del 8 y 10 por 100. Así lo hemos calculado en algún monte de Vizcaya.

La celulosa, que se obtiene preferentemente del chopo, puede aprovecharse a los 8 o 10 años, con rendimiento hasta ahora desconocido.

En general podemos decir que la ecuación fundamental del aprovechamiento y explotación de un monte ha variado por completo y en sentido favorable para el desarrollo del arbolado, como consecuencia del mayor interés que ahora rinden las explotaciones a corto plazo, ya que la demanda de madera puede satisfacerse con arbolado de 20, 25, 30 y 35 centímetros de diámetro.

Los estímulos y afanes de los propietarios de terrenos montuosos, excitados con el creciente abastecimiento de las fábricas de aserrar, vinieron a aumentarse considerablemente con la exportación del puntal para las minas inglesas, siendo indudable, que a esa exportación y consiguiente demanda, se debe el ostensible incremento de la superficie arbolada de los montes del litoral gallego y por eso, aunque parezca una

hipérbole, puede admitirse la afirmación, de que nuestra riqueza forestal, explotada por esos fines, es inagotable; no precisamente por que tengamos reservas hasta ese extremo, sino porque en proporción con la exportación, se extiende la superficie de los bosques de pinos, y por consiguiente, estos pueden ofrecer en el corto tiempo que necesitan para su desarrollo, un rendimiento muy superior al actual.

Esa exportación a Inglaterra, ya tenía cierta importancia, en el último tercio del siglo pasado en que se utilizaban buques de vela y de pequeño tonelaje y hasta entonces puede decirse que la madera de pino carecía de valor.

La instalación de numerosas fábricas de aserrar, movilizaron en el interior del territorio, elevando considerablemente el precio, enormes cantidades de maderas que antes apenas se utilizaban más que para la construcción.

Al consumo de la exportación, vino a sumarse el que reclaman las fábricas de pasta para el papel y la demanda para las minas de Asturias, en las que tanto se intensificó el trabajo durante los años de la guerra y aún después.

Posteriormente, y como consecuencia de la guerra mundial, un nuevo factor vino a sumarse, influyendo accidentalmente en la citada riqueza. Prohibida la importación de carbón extranjero a España, las minas nacionales de este mineral, adquirieron evidentemente gran desarrollo, llegando a su máximo la explotación, cuando por motivo de los torpedeamientos de los barcos españoles por la flota alemana, se hizo imposible la navegación. Hasta el momento, el tráfico de pino con la región Asturiana, hallábase reducido a un escaso movimiento de esta mercancía, exclusivamente importada de algunos puntos de la provincia de La Coruña, en cantidad que no excedería de 10.000 toneladas anuales.

Este florecimiento de las minas de Asturias a partir de esta época, determinó que se abriese un nuevo y más extenso mercado en la región gallega; el de las Rías de Noya y Arosa en las provincias de La Coruña y Pontevedra mercado cuyas únicas salidas se hallan limitadas a los puertos del Freijo, en la primera de esas rías y Villagarcía en la segunda.

Establecido este tráfico, aparece con todo su desarrollo

este nuevo factor, que al influir poderosamente en la explotación del pino en esta zona, originó una competencia que desapareció al dictarse el R. D. de 5 de Agosto último, que grava, anulándola, la exportación con el impuesto de 20 pesetas oro la tonelada.

Esta disposición ha originado una constante y reñida lucha entre las personas y entidades, que estimándola conveniente para protección de los intereses locales y nacionales, consiguieron su promulgación y aquellos otros que la consideran lesiva para esos mismos intereses.

Estas luchas que hasta hoy afortunadamente, tan solo se traducen en reclamaciones, artículos periodísticos y manifestaciones públicas de carácter pacífico, degenerarán en otras de lamentables consecuencias, pues no se puede evitar que quienes ponen en ellas todo el calor de su pasión, pierdan algún día la serenidad y la prudencia. Y como no falta tampoco alguno que alegando la defensa de intereses locales, pretende defender tan solo intereses particulares, es preciso acabar de una vez con este estado de cosas.

En las líneas que siguen, prescindiremos como es natural, de estos últimos y fijaremos nuestra atención exclusivamente en los primeros, o sea en los que plantean la discusión con altitud de miras y sanas intenciones.

Al puerto de Villagarcía por el ferrocarril y desde Padrón por la Ría y el pueblecito de El Freijo, en el Ayuntamiento de Outes, de la provincia de La Coruña, es a donde de las aldeas próximas afluye la madera para su embarque con destino a las minas nacionales y extranjeras, influyendo de un modo decisivo en este tráfico el precio del transporte. Esparcidos los pinares en el contorno del litoral, desde el punto de origen hasta el mar son transportados los pinos por los carros del país de construcción primitiva, cobrando por transportes de cien kilos de 0,75 a 1,25 pesetas, según sea por carretera o a través de montes y con un radio de acción que no excede de veinte kilómetros, pues mayor distancia se hace mercantilmente imposible, por lo caro del arrastre. Así mismo desde los puntos enclavados en la Ría de Arosa, utilizanse las lanchas o galeones, cobrando por cada tonelada unas 4,50 pese-

tas. Igualmente se hace uso del ferrocarril en un recorrido máximo que no exceda de 20 kilómetros.

De los demás puertos, Vigo, Marín, etc., no salen rollizos para los fines a que venimos refiriéndonos. Y es que estos puertos de tantísima importancia para otras ramas del comercio y de la industria, no la tienen para la que es objeto de este estudio, por que no cuentan con reservas forestales tan abundantes y bien situadas y sobre todo, por que no disponen de los elementos esenciales, obreros adiestrados y medios de transporte para el rápido y económico manejo de las enormes cantidades que exige la exportación. Las Rías de Arosa y Noya—como se observa en el bosquejo dasográfico que se acompaña, en el que también hemos señalado la situación de gran número de fábricas de aserrar—están bordeadas de extensos pinares, que desde la orilla del mar ascienden por la falda de las montañas y en el fondo de ambas están extratégicamente colocados los puertos de embarque y esto no sucede con las demás Rías, cuyas márgenes están casi despobladas. En cuanto a los medios que disponen las dos citadas para las operaciones de embarque, bastará saber que solamente en la Ría de Arosa existen 86 embarcaciones con más de 2.000 toneladas, dedicadas al transporte y estibación de rollizos, en cuyas faenas tienen casi diaria ocupación más de 500 hombres y si a este número se añade el de los dedicados al apeo y despiezo de los árboles y su transporte por tierra, puede afirmarse que pasan de 5.000 los jornaleros con práctica y especializados a quienes alcanzan los beneficios de su negocio.

Es pues evidente que la falta de exportación perjudica a los miles de personas que a expensas de aquella se crearon este honrado medio de vida. Y es así mismo indudable que también alcanza el perjuicio a la clase agrícola, que en la zona en que se explota este negocio se ve privada de la enorme fuente de ingresos con que contaba.

Véamos ahora algunas cifras que reflejan, con la posible exactitud, la importancia de la industria a que nos venimos refiriendo.

De los datos que hemos obtenido sobre el terreno, hemos

comprobado que solamente los rollizos enviados a las minas inglesas entre los puertos de Villagarcía y El Freijo alcanzan el peso de 70.000 toneladas.

Aunque no en tan gran proporción, es también muy elevado el peso del rollizo destinado a las minas de Asturias y a la Papelera Española. Las primeras consumieron unas 30.000 toneladas en el año 1919, que fué cuando mayor demanda hubo. La Papelera por su parte ha llevado también rollizos en cantidad creciente, que no llegó a 10.000 toneladas en un año.

Al embarque de la madera en rollo, hay que añadir la elaborada que en forma de tablilla sale para varios puertos españoles, donde se utiliza para envases y por último, aún hay otra manifestación de la industria forestal que es objeto de especial aplicación. Nos referimos a la confección del tablón o «plancha» que elaborada en los mismos montes por pequeños grupos de aserradores con aparatos de mano, es transportada en ferrocarril o en carros, al puerto de Villagarcía, cuyos muelles están constantemente abarrotados de esta mercancía. Ese tablón se embarca casi exclusivamente para Sevilla y Málaga, donde se utiliza para la confección de envases para frutas.

Según datos exactos recogidos en las oficinas de la Aduana de Villagarcía, en los años de 1912 y 1913 salieron más de 6.000 toneladas de tablón y tablilla, habiendo alcanzado en 1918 la cifra de 14.176,117 toneladas y como esta madera se pesa después de seca y elaborada, representa este máximo el de 30.000 toneladas de madera en pie.

Puede pues, asegurarse, que la cantidad total de madera que con destino al embarque se tala en los montes que abastece en los puertos de Villagarcía y El Freijo, fué en los períodos de más consumo, de 140.000 toneladas.

Vamos ahora a ocuparnos ligeramente de la demanda de puntal para las minas de Asturias. Debido a la guerra se pusieron en explotación infinidad de minas, que hoy no podrán vivir por que la competencia del carbón extranjero, reduce el precio del nacional en tal forma, que no compensa para cubrir el coste del arrastre, muy dificultoso por el mal empla-

zamiento de la mayoría de aquellas minas. A este inconveniente hay que añadir el de la inferior calidad de nuestro carbón y la circunstancia de que la mayoría se provistan ya en el extranjero, así como el privilegio de los depósitos flotantes. Y por fin, también contribuye a esa competencia del carbón extranjero, la falta de un poco de protección arancelaria, pues mientras antiguamente el carbón nacional, estaba libre del impuesto de transportes y el extranjero pagaba por este concepto 0,50 pesetas y por derechos de Arancel 3,50 y 4,00 pesetas la tonelada, en la actualidad no solo se ha gravado el carbón nacional con impuesto de transportes, sino que se ha suprimido el derecho de importación del extranjero, resultando de todo ello, que solo existe un margen a favor de nuestros carbones de 0,45 pesetas.

En cuanto a las fábricas de aserrar, diremos que su número, muy escaso en un principio, se multiplicó después por todas partes. Como consecuencia de la falta de madera extranjera para construcción y de la extraordinaria demanda de madera de embalajes para el envío de frutas durante la guerra, el negocio de esas fábricas tomó aún mayor importancia, creándose al amparo de esas circunstancias, infinidad de pequeñas serrerías diseminadas por los montes y que hoy, desaparecida la causa que les dió origen, arrastran una vida lánguida. Hoy el problema de estas fábricas, queda reducido al de las instaladas al margen de aguas navegables o estaciones del ferrocarril, utilizando para sus labores la madera de puntal, para la fabricación de tablilla de 10 a 20 centímetros de diámetro o madera mucho más gruesa, que es la que con preferencia desean. Teniendo en cuenta esto último, el Estado ha prohibido ya la exportación de madera en troncos de más de 30 centímetros de diámetro; pero esto no es hoy suficiente en atención a la crisis por que atraviesa esta industria, que lucha con el desorden industrial, que nos rige en la actualidad, y sobre todo, con la competencia de las serrerías francesas y portuguesas, que teniendo a su favor lo exíguo de los derechos del Arancel de importación y la ventaja que les da la diferencia del cambio de la moneda, causan a aquella grandísimos trastornos.

Es depresivo que en la región valenciana, se consuman grandes cantidades de madera portuguesa, lo mismo que sucede con la nación francesa respecto al Norte, llegando a ser increíble lo que ocurre con la importación de madera en las Islas Canarias, monopolizada casi exclusivamente, por el mercado portugués. Portugal tiene prohibida la exportación del pino en tronco, desde no hace mucho tiempo, con miras al tratado de comercio que pudiera concertar con España y con el exclusivo objeto de poder cotizar esta arma.

Las fábricas de la rivera del Miño, nacieron al amparo del antiguo tratado, habiendo tomado un incremento enorme. Posteriormente y primero con una R. O. de excepción dictada en favor de esa zona y más tarde con permisos especiales de exportación, concedidos por el país vecino fueron viviendo. Hoy, suprimido todo esto, por las razones expuestas, esta industria sufre en esa parte un grave daño, habiendo fábricas que a pesar de los derechos de Arancel, se surte de la madera portuguesa ya elaborada para sus atenciones. El Estado debiera legislar recargando los derechos de importación temporal de la tablilla en envases desarmados, aún sujetándose a las condiciones estipuladas para esta clase de importaciones. Es también absurdo a la par que lesivo para esa industria, la imposición de dos pesetas en que grava esta madera por impuesto de transportes, contrastando esto grandemente con lo que sucede con respecto a las importaciones temporales y más aún teniendo en cuenta el epígrafe de envases a que hace referencia la Ley de Transportes, sin dejar de aplicarse a los que son desarmados y que con gran razón debieran considerarse como tales.

Y no vale la pena de ocuparse de la industria papelera por ser escaso, con relación a las anteriores, el consumo de madera que hace en la región.

Pasemos ahora a examinar los perjuicios que la derogación del R. D. de 5 de Agosto último podrá acarrear y como podríamos evitarlos.

Concretaremos nuestro estudio exclusivamente a las industrias establecidas en las Rías de Arosa y Noya, pues como ya hemos dicho a las demás establecidas fuera de zona,

muy poco puede afectar la vigencia o derogación de la citada disposición, como lo prueba el hecho de que apenas se haya notado en ellas la baja en el precio de la madera, que a pesar de la crisis que atraviesan esas industrias la adquieran casi al mismo precio que antes de dictarse la tan discutida disposición.

Dicen los partidarios de que subsista el expresado Real Decreto o sean los agentes de la Patronal de Mineros Asturianos y los propietarios de fábricas de aserrar, que la exportación desmedida, no solo priva a estos últimos de la madera gruesa, sino que también pone en peligro la falta de puntales para las minas asturianas, motivando la despoblación de los montes gallegos y esto es lo que vamos a examinar ligeramente.

Aún pasada la crisis por que atraviesan las minas inglesas, no creemos que después de normalizada la vida industrial de esas importantísimas explotaciones y restablecido el equilibrio económico en el mundo entero, la exportación alcance la enorme cifra en toneladas que se registró en los años que se siguieron a la terminación de la guerra. Repuestas las pérdidas por esta ocasionadas y abierto libremente el comercio de maderas del Báltico y de los Estados Unidos del Norte de América, de mucho mejor calidad que las nuestras y cuyo coste ya bajó considerablemente y abastecidas las minas inglesas con productos procedentes de los bosques franceses y de los de la península escandinava, no será ya necesaria tanta cantidad de madera para las construcciones, ni se exportará tanto como con motivo de los efectos de la guerra; pero supongamos que es así; admitamos que permitida la exportación, salga de los puertos de Villagarcía y El Freijo un promedio de 140.000 toneladas anuales.

No tenemos estadísticas, ni datos exactos de ninguna otra clase en que fundarnos para deducir la posibilidad de los montes particulares objeto de esta clase de explotación; pero vamos a intentar el cálculo inverso; es decir, dada la cantidad de madera que se extraiga de los montes, examinar si es posible que estos tengan la capacidad productiva que se les exige.

La dimensión mínima del puntal es de 4"-101 milímetros de diámetro—en la parte más estrecha, para las minas inglesas y de 3"-76 milímetros—para las asturianas; de modo que podemos admitir como término medio que el diámetro normal a 1,30 metros del suelo, de los pinos útiles para puntales es el de 20 centímetros.

Por repetidas mediciones efectuadas en los pinos cortados para las fábricas de aserrar en la zona a que se contrae nuestro estudio, hemos deducido que en esta clase de terreno y durante los 15 primeros años, el pino crece a razón, como mínimo, de centímetro y medio anual, estando en mayoría los ejemplares que presentan anillos de un centímetro y más de espesor. Así lo comprueban las adjuntas fotografías obtenidas de rodajas procedentes de pinos que hemos hecho aparear, en las que se observan crecimientos superiores a dos centímetros por año.

Pero para más seguridad de nuestros cálculos, aceptaremos las cifras que para crecimiento y número de pies por hectárea, consigna el ilustre profesor ya citado Sr. Elorrieta en su reciente obra «Principios de Economía Forestal», cifras contenidas en el cuadro siguiente:

| <u>Años</u> | <u>Diámetros</u> | <u>N.º de árboles por H.ª</u> |
|-------------|------------------|-------------------------------|
| 15 | 20 | 1.500 |
| 20 | 25 | 1.100 |
| 25 | 32 | 625 |
| 30 | 40 | 400 |

Señalaremos como alturas máximas apreciables para estos árboles las muy moderadas de 6, 8, 10 y 12 metros para cada una de las clases diamétricas y supongamos que los montes se hallan sometidos a un tratamiento racional, obedeciendo a las reglas de su explotación no periódica, sino ordenada.

Y para esto fijemos en 15 el número de años para el turno financiero, que nos parece el más conveniente para la clase de negocio a que se destina la producción de estos montes.

Replada en un año un hectárea de terreno y creado el

monte, podremos extraer de él 100 árboles el primer año; menor número pero de mayores dimensiones el segundo y así sucesivamente hasta el año 15, último del turno en que extraeremos árboles ya de 30 años.

Con estos datos, veamos el promedio de los metros cúbicos que podremos obtener dentro del primer turno por año y hectárea en un pinar en estas condiciones, y para simplificar las operaciones y hacerlas siempre por defecto, supongamos que desde el primer año al quinto, se extrae en árboles de 15 años con 20 centímetros de diámetro; del quinto al décimo, de 20 años con 25 centímetros y desde el décimo al décimoquinto, de 25 años y 32 centímetros de diámetro. Así mismo adoptaremos como coeficiente mórfico 0,65, bien bajo si tenemos en cuenta la marcada tendencia de los pinos en esta zona, criados en espesura normal, de aproximarse a la forma cilíndrica.

Unos sencillos cálculos nos permiten formular el siguiente cuadro:

| N.º de pinos extraídos cada periodo | Volumen real de cada pino | | | Volumen de los pinos extraídos |
|-------------------------------------|---------------------------|----------|----------|--------------------------------|
| | 20 ctms. | 25 ctms. | 32 ctms. | |
| 1.º de 5 años 500 | 0,122 | | | 61 |
| 2.º de 5 id. 365 | | 0,260 | | 95 |
| 3.º de 5 id. 210 | | | 0,250 | 109 |
| Total metros cúbicos..... | | | | 265 |
| Promedio de lo extraído cada año... | | | | 17.660 |

Si de volúmenes pasamos al valor de la madera, no multiplicaremos esta cifra por el precio de la madera, sino que haremos la multiplicación dentro de cada periodo y cada vez con factor mayor, pues a mayor diámetro corresponde mayor tipo de cotización.

Pero verificadas las cortas metódicamente en el primer turno, no contaremos al final del segundo con los árboles de 25 años, criados en virtud de los 15 de inactividad que hemos admitido para la formación del monte. Dispondremos pues solamente cada año de 100 árboles de 20 ctms. de diámetro

y para obtenerlos de 32 será pues preciso que elevemos el turno a 25 años.

Y entonces, partiendo de los mismos datos deduciremos que la renta anual constituida por 25 árboles de 32 centímetros de diámetro, producen 13 metros cúbicos. El cambio de turno en nada afectará a nuestros razonamientos, porque en virtud de los medios y recursos de que hablaremos más adelante, irá en aumento la extensión de los bosques; pero para no dar lugar a ninguna clase de dudas o vacilaciones, vamos a admitir que desde un principio, la renta anual de madera de cada hectárea es de 13 metros cúbicos. Cada metro cúbico de madera en verde pesa más de 1000 kilos y bastante menos después de seca, pero como es según hemos visto, mucho mayor la cantidad que se embarca de la primera que de la última, podemos admitir como equivalentes la tonelada y el metro cúbico y así deducimos que para beneficiar 140.000 toneladas anuales es necesaria una extensión de bosques de pino de 10.000 hectáreas, en números redondos. ¿Disponemos de esa extensión de bosques? Veámoslo.

La Ría de Noya tiene entre las puntas de «Loure» y «Castro», 51 kilómetros de contorno y sus pinares se extienden por los Ayuntamientos de Noya, Loussame y Outes hasta la parroquia de Abelleira en el Ayuntamiento de Muros por una de sus orillas y hasta Puerto del Son por la opuesta. Desde Abelleira hasta el extremo del cabo Louro son muy escasos los ejemplares de pino, pero en el resto forma una faja de 34 kilómetros con profundidades comprendidas entre 500 a 1.500 metros, habiendo zonas, como en Outas y la cuenca del río Tambre, en la que los pinos se adentran más 5 kilómetros, con una superficie total de bosque de unos 74 kilómetros cuadrados.

La Ría de Arosa mide 77 kilómetros desde la punta del «Conzo» en la parroquia de Carreira de Santa Eugenia de Riveira hasta el extremo de la península del Grove y todo este trayecto a través de los Ayuntamientos de Santa Eugenia de Riveira, Puebla de Caramiñal, Boiro, Rianjo, Villagarcía, Villanueva, Cambados y el Grove está cubierto de espesos pinares que desde cerca del mar, ocupan de uno a

dos kilómetros de anchura. En Santa Eugenia, La Puebla, Boiro y el Grove esa anchura oscila entre tres y seis kilómetros y por fin esos pinares se internan mucho más adentro por los Ayuntamientos de Dodro, Padrón, Cesures, Valga, Catoira y Caldas, formando un conjunto que se puede aforar 200 kilómetros cuadrados. Pero para desechar de nuestros cálculos toda exageración, reduciremos a la mitad, tanto esta superficie, como la obtenida para la Ría de Noya, con lo que deduciremos una extensión mínima de 137 Km.².

Con estos datos nos resulta pues, que los pinares de ambas rías ocupan una extensión de 13.700 hectáreas, extensión que sobrepasa y con mucho a la que habíamos calculado como necesaria, para atender a las demandas de maderas en los mercados locales y extranjeros y sin menoscabo de la riqueza forestal.

En el bosquejo de las rías que acompañamos, como complemento de lo que acabamos de exponer, va señalada con la mayor aproximación, la situación de todas estas masas arboladas.

Pero se nos argüirá: es que las cosas no suceden así; es que esas masas forestales, lejos de estar sometidas a las reglas dasotómicas se aprovechan desordenadamente y muy rara vez se deja que los pinos alcancen diámetros de 30 centímetros. El arbolado de grandes dimensiones va desapareciendo rápidamente y los pinos destinados a la producción de troncos para tablilla y puntal, lejos de ser considerados como capitales que deben mantenerse en pie, extrayendo solamente su renta anual en madera, se destrozan sin consideración alguna. Y sucede también que entre los rollizos que se embarcan para las minas, van muchos de 25 centímetros y más de grueso, que son precisamente los que más convienen a las fábricas de aserrar.

Aunque por regla general se observa que los propietarios, lejos de destrozar los pinares procuran conservarlos realizando las cortas por entresaca, está perfectamente justificada la observación, pues los aprovechamientos maderables no obedecen a reglas fijas y científicas y no solo se nota la falta de madera «alta» como se dice en lenguaje comercial,

sino que escasea también la piña, hasta el extremo de que apenas puede recogerse en condiciones, para la extracción del piñón destinado a la repoblación. Ahora bien, al Estado que debe velar por los intereses nacionales, compete poner en práctica las medidas que tiendan a proteger aquellos, aún cuando los propietarios tengan que sacrificar algo en aras del bien general.

Si el Estado pues, organiza la explotación de estos montes, limita la exportación y prohíbe el embarque de maderas que sean útiles para el consumo de las industrias locales y si al mismo tiempo, facilita el mercado nacional imponiendo un gravamen moderado a la madera que se exporte, se habrá conseguido armonizar los encontrados intereses de las industrias que vienen sosteniendo tan enconada lucha y podrá, con ventaja para todos, derogarse el R. D. de 5 de Agosto de 1920.

Pero debemos procurar que todas esas medidas se cumplan rigurosamente y para ello es preciso que sean practicamente realizables, no nos vaya a ocurrir que para resolver un problema planteemos otro más complicado y que haga odiosa la intervención del Estado.

No se nos oculta que uno de los medios más eficaces para evitar abusos y regular las cortas, sea el establecimiento de las guías para la conducción o al menos para la exportación de madera; pero este servicio, que pudiera implantarse más adelante cuando hubiera medios y oportunidad de desenvolverlo, sería al principio de efectos contraproducentes. Para expedir las guías y dar concretas instrucciones, se precisa, en la mayor parte de los casos, un previo reconocimiento de las fincas, reconocimiento que, por hallarse repartidas entre numerosísimos propietarios, ocasionaría a estos constantes molestias, exigiendo un numeroso personal, imposible de sostener, y sobre todo, absorbería mucho tiempo, con notorio perjuicio, para el negocio de la exportación, pues la entorpecería notablemente.

Ya hemos advertido que la característica del puerto de Villagarcía es su preparación especial para la rápida carga de los buques destinados a este tráfico, en tal modo que a

los cuatro o cinco días de tener noticia de la llegada de uno de esos barcos, se cortan, extraen, transportan, estiban las dos mil o más toneladas que aquellos llevan de carga.

La expedición de guías, imposibilitaría este mecanismo y si las mismas funestas consecuencias acarrease la rigurosa implantación de la ley de defensa de bosques de 24 de Julio de 1913, creemos que modificada y limitada al caso presente, podría dar resultados prácticos; para ello opinamos que la mencionada ley debiera ponerse de nuevo en vigor pero condensándola en los siguientes preceptos:

1.º—Todo propietario de bosques de pinos destinados a la exportación, deberá presentar en las oficinas del distrito forestal correspondiente y a semejanza de lo que establecía el art. 12 del Reglamento de 5 de Septiembre de 1918 para la aplicación de la ley de bosques, declaración escrita en que consten la situación y extensión de sus fincas, el aforo del número de pies que contienen y su diámetro medio.

2.º—Con estas declaraciones, deberán presentarse unos libros talonarios en los que, después de registrados y sellados, consignará el Jefe del distrito forestal, el número total de pies que pueden extraerse y las condiciones en que deben hacerse la corta y extracción.

3.º—En el momento de hacerse una corta, el propietario deberá remitir al Jefe del distrito forestal, una hoja del talonario, en que conste, bajo su estrecha responsabilidad, el número, diámetros medios y cubicación o peso de los pinos objeto de dicha corta, así como una liquidación en la que se señale el número de pies cuya corta se autoriza y el de los que quedan en pié. Otra hoja igual a la anterior deberá entregarse en la Aduana, que no autorizará ningún embarque sin este requisito y sin comprobar las dimensiones y el volumen o peso que se consignent.

La totalidad de lo que se embarque en el espacio de un año, no podrá exceder de 25.000 toneladas para los puertos de la ría de Arosa y de 15.000 toneladas en los de la ría de Muros y Noya.

4.º—El Jefe del distrito forestal, con previo reconocimiento del terreno, si lo juzga necesario establecerá en cada

caso las condiciones en que deberán verificarse las cortas, que se realizarán por entresaca, dejando resalvos o árboles padres, que faciliten la repoblación natural del terreno, quedando prohibidas las cortas a hecho, así como a las de árboles que a 1,30 del suelo midan menos de 12 centímetros de diámetro, mas que cuando se considere necesario como medida cultural y de policía para la conservación del monte o cuando se haya de cambiar la clase de cultivo, en cuyo caso será indispensable que se autorice así expresamente, previa instrucción de expediente.

En ningún caso se autorizará para su exportación la corta de árboles cuyo diámetro a 1,30 del suelo sea superior a 25 centímetros.

La medida de los diámetros se tomará sin corteza.

5.º—Para dar tiempo a que los Jefes de los distritos forestales, despachen y devuelvan los libros talonarios, los propietarios presentarán estos con 30 días de anticipación al de la fecha en que deseen utilizarlos.

6.º—En los distritos forestales se llevará un libro registro de los talonarios que se expidan, en el que se anotarán cuidadosamente todos los detalles relativos a las fincas, nombres de los propietarios, etc., así como la cantidad de pinos que según las hojas que se reciban se vaya extrayendo.

7.º—Los Jefes de los distritos forestales y el personal de ellos dependientes, serán los encargados de velar por el exacto cumplimiento de las condiciones impuestas para las cortas a los propietarios que hayan solicitado permiso para realizarlas, los cuales permitirán que dichos funcionarios, visiten libremente sus fincas.

8.º—Las denuncias formuladas por los Guardias o particulares, que se entablen por incumplimiento de las condiciones impuestas a los propietarios o por inexactitud en sus declaraciones, serán tramitadas en la forma que establece la Ley Penal de Montes de 8 de Mayo de 1884.

9.º—Se entenderá que hay inexactitud punible en las declaraciones escritas cuando se compruebe que el número de piés que contiene el monte o su peso o volumen es inferior en un 20 por 100 al consignado en dichas declaraciones.

10.º—El propietario de la finca será el inmediatamente responsable de la infracción que se cometa.

11.º—El valor de las multas será el de la tasación de los productos aprovechados fuera de las condiciones impuestas, productos que ya no podrán ser exportados en rollo y que se entregarán bajo recibo a las fábricas de aserrar, las que aborarán a los propietarios su importe a los precios corrientes del día de mercado.

Si los productos no pudiesen tasarse, así como en los casos de inexactitud en las declaraciones escritas, las multas oscilarán entre 25 y 500 pesetas, según la importancia de la infracción.

12.º—A las Administraciones de Aduanas podrán destinarse Guardias o representantes del distrito forestal como auxiliares de los funcionarios de aquellas y encargados de la operación de medición y cubicación de los rollizos destinados al embarque.

13.º—Los denunciantes tendrán derecho al percibo de la tercera parte del importe de las multas impuestas. Las dos terceras partes se destinarán a pagar los gastos que ocasionen las operaciones de reconocimiento y comprobación por Guardias e Ingenieros.

14.º—En el momento en que se considere necesario podrá establecerse el servicio de guías para la circulación de las maderas, así como hacer extensivo a los ferrocarriles todo cuanto se consigne relativo al embarque.

Y vamos, por último, a tratar de una cuestión muy interesante. De nada nos servirían todos estos preceptos y todas las medidas que se adopten sin medios para que se cumplan exactamente y para ello es necesario disponer del personal que haga falta y de fondos para sostenerlo.

Si la exportación fuese muy limitada, sería suficiente para los expresados fines, el personal de guardería de que actualmente se dispone, pero si aquella se intensifica, es absolutamente necesario el nombramiento con carácter provisional temporero de un número de Guardias en proporción con el de los servicios que haya de practicar.

Esos Guardas deben de nombrarse en las mismas condi-

ciones que los que actualmente tienen los Distritos; estarán sometidos al mismo Reglamento y formarán un escalafón con derecho a ocupar las vacantes que ocurran en las plantillas de sus respectivos Distritos, lo que no constituye novedad alguna, pues no es más que dar carácter más general a lo que respecto a los Guardas mayores, establece ya el vigente Reglamento de Guardería de 20 de Diciembre de 1912.

Este personal disfrutará de los mismos derechos y de los mismos jornales y emolumentos que los que sirven al Estado. ¿Y de dónde se obtendrán los fondos para sostenerlos? Veámoslo.

La madera de pino en puntales para la exportación al extranjero, paga en la actualidad independientemente de los derechos de exportación, dos pesetas y media por impuesto de transportes, contra una peseta que por igual concepto paga la destinada al comercio nacional. Suprimido el impuesto de 20 pesetas oro por tonelada que estableció el R. D. de 5 de Agosto de 1920, impuesto que a excepción del que abonaron los primeros barcos a quienes sorprendió cargados, no produjo ingreso alguno, puede establecerse otro más moderado bien absoluto por tonelada de madera o en relación con su valor en el mercado. Este último sería el más equitativo, pues se hallaría más en armonía con el negocio de un artículo en cuya adquisición tienen que obrar con mucha prudencia, los comerciantes por las grandes y bruscas oscilaciones que sufre su precio en el mercado inglés, juntamente con las del cambio de la moneda entre los países vecinos. Pero siendo difícil precisar en cada caso y en cada momento el precio de la mercancía, resulta prácticamente preferible adoptar el primer sistema. En su virtud podría fijarse ese gravamen en UNA peseta para la tonelada de rollizo destinado a la industria nacional y en DOS pesetas para las extranjeras.

Con ese impuesto deberá constituirse un fondo del que se satisfarán en primer lugar, todos los gastos del personal dedicado a velar por el cumplimiento de las disposiciones que se dicten, personal cuya importancia quedará relacionada precisamente con la de dichos fondos y en armonía también por consiguiente, con la importancia de las exportaciones.

Deducidos los gastos del personal, podrá descontarse el 10 por 100 de lo recaudado como se hace con los aprovechamientos para el Estado y por fin el 90 por 100 restante, para repoblación y mejora de los montes públicos en la zona que estudiamos.

En esta forma, podemos garantizar el cumplimiento de las disposiciones fiscales; lograremos convertir en realidad la sentida aspiración de formar una perfecta estadística de los montes de propiedad particular; no solo no sufrirán perjuicio las industrias a quienes interesa este negocio, sino que fomentaremos las nacionales y especialmente las locales; recaudaría el Estado por estos conceptos más ingresos que en la actualidad, obtendríamos fondos para implantar y hacer respetar las medidas de que hemos hecho mérito y contribuiríamos a consolidar y acrecentar la riqueza forestal del país y con ello, su prosperidad y su cultura, elevando su nivel económico y moral.

Resumiendo cuanto llevamos expuesto, podemos formular las siguientes conclusiones:

1.^a Que el R. D. de 5 de Agosto de 1.920, anuló la exportación al extranjero del rollizo de pino en las rías de Noya y Arosa en perjuicio de sus intereses comerciales, contribuyendo a la paralización de una industria que constituye una de las más importantes de Galicia y a cuya sombra se fomentó la creación de grandes masas arbóreas.

2.^a Que se dá el caso verdaderamente paradójico, de que las minas Asturianas y la Papelera Española, no solo no consumieron en el tiempo que lleva vigente ese R. D. más que antes de haber sido promulgada dicha disposición, sino que ese consumo fué incomparablemente menor.

(Desde 1.º de año se exportaron para las minas asturianas toneladas 6.190 de madera en rollo y 1.800 toneladas para la Papelera Española, aunque hay que tener en cuenta, que esta última está aún organizando su aprovisionamiento).

3.^a Que esa disposición al impedir la corta de más de 70.000 toneladas de madera, inmovilizando en muchos montes el capital, quizá aumentó, en alguno, la cantidad y calidad de sus productos, pero en nada benefició al Tesoro ni a las

fábricas de aserrar, ni compensó los perjuicios que produjo a las industrias locales.

4.^a Si esa disposición sigue mucho tiempo vigente y las minas asturianas no se comprometen a consumir lo que se exportaba a las inglesas, podría sufrir detrimento el capital que representa el arbolado de otras muchas fincas destinadas a la obtención de puntales para esas minas.

5.^a Que no hay inconveniente en que se derogue el R. D. de 5 de Agosto de 1.920, siempre que se sujete la explotación de los montes particulares a los preceptos que quedan consignados u otros que tiendan al mismo fin.

6.^a Para que las fábricas de aserrar puedan luchar con más ventaja con las de Francia y Portugal y disputarlas los mercados que estas se conquistaron, podría imponerse un gravámen a la madera elaborada, procedente de esas naciones.

He aquí cuanto el Ingeniero que suscribe, deseando corresponder al inmerecido honor con que le distingue el Excelentísimo Sr. Ministro de Fomento, al consultarle, expone a su consideración como consecuencia de los antecedentes y datos recogidos sobre el terreno y de las conferencias y consultas celebradas con entidades, elementos y personas de opuestas opiniones.

Pontevedra 25 de Mayo de 1.921.

El Ingeniero-Jefe,
RAFAEL ARESES

TEMA XI

SUPRESIÓN DEL IMPUESTO DEL 3 POR MIL

Ponente: Sr. Benito del Valle (de las Cámaras Mineras de Bilbao y León).

Durante la vigencia del impuesto de 3 por 100 sobre el producto bruto a los minerales, no se pagaba el impuesto de 3 por 1.000 sobre utilidades, aunque éste estaba en vigor, toda vez que se descontaba la totalidad a pagar a la Hacienda por el 3 por 1.000, lo que se hubiera abonado por el 3 por 100 del producto bruto. Y como este impuesto era real-
TEMA XI
SUPRESIÓN DEL IMPUESTO DEL 3 POR MIL
impuesto de 3 por 1.000, ya que prácticamente se demostrara no había que pagarlo.

PONENTE: SR. BENITO DEL VALLE, DE LAS CAMARAS MINERAS DE BILBAO Y LEÓN

ción de...imir nue-
vamente este impuesto del 3 por 100, a fin de ayudar a los industriales a salir de tan grave situación.

Mas al poco tiempo de suprimido tal impuesto de 3 por 100 por la Hacienda pública se procedió al cobro del 3 por mil sobre el capital, por lo que justamente alarmada la Patronal Minera del Bilbao y entendiendo no debía silenciar un hecho que echaba por tierra la mencionada supresión, elevó un escrito que decía así:

Ahora bien, si de los dos impuestos uno solo se pagaba, y de ellos, uno fue suprimido a fin de ayudar a la industria hu-
llera, si hoy se cobra el otro, ¿qué es lo que se ha suprimido?
¿qué es lo que en realidad ha hecho el Estado?

Es además a todas luces injusto, pues aparte de que en buena economía nacional el impuesto solo debe gravar los beneficios, nunca al capital y de hecho este impuesto lo gra-

TEMA XI

SUPRESIÓN DEL IMPUESTO DEL 3 POR MIL

Ponente: Sr. Benito del Valle (de las Cámaras Mineras de Bilbao y León).

Durante la vigencia del impuesto de 3 por 100 sobre el producto bruto a los minerales, no se pagaba el impuesto de 3 por 1.000 sobre utilidades, aunque éste estaba en vigor, toda vez que se descontaba, de la cantidad a pagar a la Hacienda por el 3 por 1.000, lo que se hubiera abonado por el 3 por 100 del producto bruto. Y como este impuesto era realmente mayor, de hecho puede afirmarse, no existió tal impuesto de 3 por 1.000, ya que prácticamente se demuestra no había que pagarlo.

Bien conocido por todos es, que debido a la difícil situación de la industria hullera, el Estado acordó suprimir nuevamente este impuesto del 3 por 100, a fin de ayudar a los industriales a salir de tan grave situación.

Mas al poco tiempo de suprimido tal impuesto de 3 por 100 por la Hacienda pública se procedió al cobro del 3 por mil sobre el capital, por lo que justamente alarmada la Patronal Minera del Bilbao y entendiendo no debía silenciar un hecho, que echaba por tierra la mencionada supresión, elevó un escrito que decía así:

Ahora bien, si de los dos impuestos uno solo se pagaba, y de ellos, uno fué suprimido a fin de ayudar a la industria hullera, si hoy se cobra el otro, ¿qué es lo que se ha suprimido? ¿qué es lo que en realidad ha hecho el Estado?

Es además a todas luces injusto, pues aparte de que en buena economía nacional el impuesto solo debe gravar los beneficios, nunca al capital y de hecho este impuesto lo gra-

va, al pesar sobre una Sociedad que no tenga beneficios, resulta verdaderamente enorme para aquellas Compañías, dada la crisis que viene atravesando nuestra referida industria, que apenas puede seguir viviendo o aquellas otras que solo pérdidas obtienen y que únicamente la esperanza de mejores tiempos les anima a seguir la lucha y a efectuar nuevos gastos, mejorando las condiciones de explotación, y lejos de ayudarlas se las empuja aún más al desastre financiero, por la imposición de una contribución tan injusta, como lo es la de 3 por 1.000 sobre capital como impuesto mínimo de utilidades, cuando estas no las ha habido.

No debe olvidarse que esta supresión, solo afecta a aquellas Compañías que no tienen beneficios, puesto que las que los obtienen pagan ya por el impuesto de beneficios y esto, las exime prácticamente del impuesto de 3 por 1.000 sobre capital y por tanto, y esto es lo enormemente injusto y lo que por sí solo debiera ser suficiente a su supresión, el que tal impuesto solo ha de ser pagado por aquellas Compañías que tengan pérdidas, a las que lejos de atenderlas el Estado, las agobia aún más imposibilitándolas para toda mejora.

Por otra parte, las empresas mineras están obligadas a destinar una cantidad prudencial de sus beneficios a la amortización de su capital, por tratarse de industria cuyo objeto de explotación se agota, pudiendo darse el caso de llegar a su agotamiento, sin haber podido destinar cantidad alguna a dicha amortización y por lo tanto con pérdida de todo su capital.

Esta última consideración, ella sola, es suficiente a demostrar que la industria hullera, no puede o no debe regirse por las disposiciones generales de las demás industrias.

Y por último, si el Estado entiende es necesario fijar un mínimo como impuesto de utilidades, éste debe fijarse, siempre que los beneficios obtenidos alcancen por lo menos un 2 por 100 del capital y aún esto, después de autorizarse a destinar un 5 por 100 de las utilidades líquidas a amortización del capital, sino con carácter general, especialmente a la industria hullera.

CONCLUSIONES

Que para que pueda tener eficacia real en todo momento la supresión del impuesto del 3 por 100 sobre el producto bruto sea suprimido el de 3 por 1.000 sobre el capital.

L. BENITO DEL VALLE

TEMA XII.

POLICÍA MINERA

PONENTES: D. ANICETO SELA Y D. JUAN DIAZ CA-
NEJA

Véanse al final las Actas y las Conclusiones correspondientes, votadas por la Asamblea.

TEMA XII

POLICIA MINERA

Ponentes: D. Aniceto Sela y D. Juan Díaz Caneja.

La naturaleza de este tema y la circunstancia de haber encargado su exposición a persona que carece en absoluto de competencia técnica acerca de la materia, inducen a pensar que el propósito de los organizadores de la Asamblea, en relación con tal asunto, ha

TEMA XII

que procurar un estudio acabado del mismo, en la ponencia, con soluciones prácticas que pudieran ser adoptadas, el ofrecer una base para la exposición por los Sres. Asambleístas de sus observaciones personales y de las reformas que, en consecuencia,

POLICÍA MINERA

PONENTES: D. ANICETO SELA Y D. JUAN DIAZ CA-
NEJA

Por Real Orden de 16 de Agosto de 1920 se nombró una Comisión de Ingenieros de minas encargada de redactar el Reglamento definitivo de Policía minera. El Ministerio de Fomento mandó después abrir una información escrita, por término de veinte días. (Real orden de 6 de Noviembre de 1920).

La Asociación Patronal de Mineros Asturianos, entre otros, envió a esta información con un escrito fecha 29 del mismo Noviembre, exponiendo varias observaciones que, en todo lo esencial, saldrán de repetirse en la presente ponencia.

Ignoro la suerte que haya podido correr la exposición mencionada y la situación en que se hallan los trabajos de la dicha Comisión que tiene a su cargo la reforma del Reglamento. Sólo se ha publicado, que yo sepa, en relación con la Policía un Real Decreto fecha 13 de Noviembre de 1922 (*Gaceta del 15*) declarando que quedan incluidas entre las visitas cuyos gastos corresponde sufragar a los explotadores

TEMA XII

POLICIA MINERA

Ponentes: D. Aniceto Sela y D. Juan Díaz Caneja.

La naturaleza de este tema y la circunstancia de haber encargado su exposición a persona que carece en absoluto de competencia técnica acerca de la materia, inducen a pensar que el propósito de los organizadores de la Asamblea, en relación con tal asunto, ha sido más bien que procurar un estudio acabado del mismo, en la ponencia, con soluciones prácticas que pudieran someterse a la Asamblea, el ofrecer una base para la exposición por los Sres. Asambleístas de sus observaciones personales y de las reformas que, en consecuencia, deban proponerse. Así lo ha entendido, por lo menos, el ponente.

Por Real Orden de 16 de Agosto de 1920 se nombró una Comisión de Ingenieros de minas encargada de redactar el Reglamento definitivo de Policía minera. El Ministerio de Fomento mandó después abrir una información escrita, por término de veinte días. (Real orden de 6 de Noviembre de 1920).

La Asociación Patronal de Mineros Asturianos, entre otros, acudió a esta información con un escrito fecha 29 del mismo Noviembre, exponiendo varias observaciones que, en todo lo esencial, habrán de repetirse en la presente ponencia.

Ignoro la suerte que haya podido correr la exposición mencionada y la situación en que se hallan los trabajos de la digna Comisión que tiene a su cargo la reforma del Reglamento. Sólo se ha publicado, que yo sepa, en relación con la Policía un Real Decreto fecha 13 de Noviembre de 1922 (*Gaceta* del 15) declarando que quedan incluidas entre las visitas cuyos gastos corresponde satisfacer a los explotadores

en la forma prevenida en el artículo 7.º del Reglamento provisional de Policía minera de 28 de Enero de 1910, las que se efectúen con motivo de sucesos desgraciados ocurridos en las minas... así como en las vías de transporte de servicio particular anexas a ellas; todas aquellas en que se compruebe el incumplimiento por el explotador de algún precepto reglamentario y las que se verifiquen con motivo de la prueba oficial de generadores y motores, vías, conducciones de aguas, aire, gas y electricidad para el servicio exclusivo de las minas; y disponiendo que en lo sucesivo no se podrán poner en servicio los generadores; máquinas y aparatos, vías de transporte y conducciones de aguas, aire, gas o electricidad que se instalen para el servicio exclusivo de minas, etc., sin autorización expresa de los gobernadores civiles de las provincias, que se solicitará por los interesados, acompañando los proyectos oportunos, firmados por un Ingeniero de Minas procedente de la Escuela de Madrid, y será concedida mediante informe de las Jefaturas de Minas respectivas, previa confrontación y reconocimiento que habrán de efectuar los Ingenieros afectos al servicio de las mismas.

La Legislación vigente es, pues, el Reglamento provisional de 1910, agravado con el Real Decreto precedente en lo tocante a molestias, dificultades y gabelas para los mineros.

En cuanto a las minas de Asturias, al igual que en algunas de Palencia y León, creo que conviene fijar la atención en el empleo de los medios mecánicos de arranque, perforación y transporte, movidos por la electricidad, ya que el aire comprimido resulta caro e insuficiente para todas las necesidades.

Para poder aplicar aquél fluido sería necesario que se elevara el voltaje permitido con arreglo a las condiciones de cana, a juicio del Ingeniero Jefe.

Otro tanto podría decirse de la clasificación de las minas en relación con la existencia del grisú.

Todas estas manifestaciones, no tienen más objeto que el de recoger algunas de las observaciones que la práctica viene ofreciendo, y claro es que no pueden servir para que a ellas se ajuste tan sólo la nueva ordenación que se desea. La materia es interesante, pues abarca una variedad de cuestiones que por su carácter técnico y jurídico, no se pueden concretar en conclusiones articuladas, a menos de convertir estas en un Proyecto de Reglamento.

Pero desde que se dictó aquel Decreto de Agosto de 1920, han transcurrido muy cerca de cuatro años y la realidad es, que el ansiado Reglamento definitivo no se ha promulgado, caso que haya sido objeto de redacción. Y todo ello conduce a que la vida minera tenga que vivir supeditada a la reglamentación provisional de 1910, reglamentación originaria de múltiples conflictos y creadora de las constantes dificultades que la práctica y el tecnicismo del laboreo de minas opone a su aplicación, porque pesan aún sobre aquel Real Decreto la herencia de leyes tan contradictorias como la de 1859, de un espíritu seco y restrictivo y el Decreto ley de 1868, ampliamente liberal, que son las fuentes de donde proceden los vigentes preceptos que regulan la Policía minera.

Bastaría esta consideración, para dejar plenamente justificada la urgente necesidad de la publicación antes pedida. Pero conviene además, señalar que si las contradicciones de las leyes citadas, no fuesen suficientes para justificar tan apremiante anhelo lo demostraría el hecho de la relativa antigüedad y del enorme retraso de la actual reglamentación, Desde 1910, fecha del Reglamento que hoy rige con carácter provisional, para la vida hullera, no han pasado 14 años, pues en realidad para esta recia y áspera industria han corrido muchos más: el empleo de medios mecánicos de arranque, perforación y transporte; las aplicaciones a estos trabajos del fluido eléctrico, la intensificación de las labores utilizando los modernos adelantos científicos, el régimen delicado de las aguas; todas esas instalaciones en las que para el servicio exclusivo de las minas se utilizan las potentes fuerzas del agua, del aire y del gas, puede decirse que si eran materia

en las que nuestros ingenieros y técnicos demostraron y siguen demostrando la pujanza de su competencia y el ardimiento de su generosa actividad, para la ley eran casi ignoradas apesar de los llamamientos diversos que se hacían para entonar la vida de ese derecho especialísimo y acompañarla en cuanto fuere posible al rápido y progresivo caminar de la industria hullera española.

Mas nada se consiguió y por ello, siquiera para hacer constar nuevamente esa aspiración unánime se propone la siguiente

CONCLUSIÓN

La Asamblea ante la necesidad imperiosa de que la industria minera con su progreso creciente se armonice con las disposiciones legales y de Policía que han de regular la vida de aquella industria, estima necesario que se ultime y ponga en vigor el Reglamento definitivo de Policía Minera, para evitar la anómala situación que le crea la legislación actual retrasada y entorpecedora de todo progreso técnico e industrial.

Madrid, 3 de Mayo de 1924.

Véanse al final las Actas y las Conclusiones correspondientes votadas por la Asamblea.

TEMA XIII

LA LEY DE SIETE HORAS EN EL INTERIOR DE LAS MINAS

Ponente: «Sociedad Metalúrgica de Peñarroya».

Desde el 1.º de Enero del año 1920, las minas de España han sido consideradas al respecto de las siete horas de trabajo en su totalidad. Estas siete horas comprenden desde el descenso de la primera jaula de personal, hasta la primera ascendente.

TEMA XIII

EFFECTO ÚTIL DEL TRABAJO Y RESTABLE- CIMIENTO DE LA JORNADA EFECTIVA DE SIETE HORAS EN EL INTERIOR DE LAS MINAS

a) Duración del descenso del personal.
b) Tiempo necesario para ir desde el pozo a los tajos, más el necesario para bajar y subir desde el pozo. Si se entiende como trabajo útil o trabajo efectivo, el trabajo que el obrero efectúa en su tajo, resulta como más adelante se verá, que descontando de las 7 horas la pérdida de tiempo que implican las dos consideraciones antes enunciadas, dicho trabajo útil no pasa en los momentos actuales de 5 horas y 45 minutos.

Para que no exista ninguna duda sobre este punto y para llegar a la justificación, que con las condiciones de instalación y funcionamiento de las hulleras modernas es inevitable la reducción que sufre la jornada efectiva en la medida antes dicha, pasaremos a estudiar el modo como aquellas tienen hoy que conducirse.—Conviene anotar la tendencia cada día más justificada de hacer instalaciones de extracción potentes disponiendo de campos de explotación tan extendidos como sea posible, sin más límites que los impuestos necesariamente

TEMA XIII

LA LEY DE SIETE HORAS EN EL INTERIOR DE LAS MINAS

Ponente: «Sociedad Metalúrgica de Peñarroya».

Desde el 1.º de Enero del año 1920, las minas de España fueron sometidas al régimen de siete horas de trabajo en su interior. Estas siete horas son contadas desde el descenso de la primera jaula de personal, hasta la primera ascendente.

Esta reglamentación impone pues al obrero la presencia de siete horas en el interior, pero ello no quiere decir que la duración de la jornada de trabajo sea de siete horas. Estas siete horas de presencia comprenden:

- a) Duración del descenso del personal.
- b) Tiempo necesario para ir desde el pozo a los tajos, más el tiempo necesario para volver desde los tajos al pozo. Si se entiende como lógicamente debe ser, por trabajo útil o trabajo efectivo, el trabajo que el obrero efectúa en su tajo, resulta como más adelante se verá, que descontando de las 7 horas la pérdida de tiempo que implican las dos consideraciones antes enunciadas, dicho trabajo útil no pasa en los momentos actuales de 5 horas y 45 minutos.

Para que no exista ninguna duda sobre este punto y para llegar a la justificación, que con las condiciones de instalación y funcionamiento de las hulleras modernas es inevitable la reducción que sufre la jornada efectiva en la medida antes dicha, pasaremos a estudiar el modo como aquellas tienen hoy que conducirse.—Conviene anotar la tendencia cada día más justificada de hacer instalaciones de extracción potentes disponiendo de campos de explotación tan extendidos como sea posible, sin más límites que los impuestos necesariamente

por las necesidades comerciales y los de costar grandes inmovilizaciones.

En todas las regiones mineras el agotamiento gradual de las capas superiores y su buzamiento, conducen a explotar siempre a profundidades mayores. La perforación de un pozo profundo es sumamente oneroso porque las dificultades que en su ejecución se presentan, aumentan grandemente en la profundidad. Una vez el pozo perforado es preciso equiparlo, dotándolo de medios potentes de extracción y desagüe, para que el tonelaje a extraer no disminuya por bajo de cifras impuestas, y es preciso también disponer de buenos medios de desagüe, el cual debe ser asegurado con límites muy amplios. Es un hecho probado por la experiencia que la avenida de aguas aumenta con la profundidad.

Por otra parte, la exigencias de la clientela son cada día mayores, no solo por lo que respecta a la limpieza de los carbones sino también por lo que atañe a su clasificación, la cual hay que hacerla de una manera mucho más cuidadosa. Ello implica, como es natural, la creación de instalaciones de lavado y clasificación que para que puedan ser económicas, tienen que estar provistas para tratar un tonelaje importante.

Hemos visto, pues, las condiciones en las cuales tienen que verificarse hoy las explotaciones hulleras aumentadas por aquellas otras que le impone la clientela, lo que implica la necesidad de grandes instalaciones, costosas por consiguiente y que representan inmovilizaciones considerables solo soportadas por un gran extracción, y solo nos resta saber cual es el campo de explotación que debemos disponer y que sea capaz de asegurarla.

Cualquiera que sea el número y la potencia de las capas que se explotan, la necesidad de asegurarle a un pozo una extracción importante durante varias decenas de años conduce a fijar los límites del campo de explotación a algunos centenares de metros al menos a uno y otro lado de él. En Inglaterra se ven campos de explotación que se extienden hasta 2 y 3 mil metros a uno y otro lado del pozo, pero estos suelen ser límites excepcionales. Para no aumentar demasiado los transportes en el interior no suele pasarse, en general, de 1.800 a 2.000 metros de uno de los lados del pozo.

En Francia y en Bélgica los límites adoptados son menores y suelen aproximarse alrededor de los 1.000 metros de cada lado.

De todos modos una instalación de extracción moderna suele caracterizarse por un campo de explotación muy extenso, lo que lleva como consecuencia una larga distancia a recorrer para ir desde el pozo al lugar donde están enclavados los distintos frentes de trabajo. Por los límites que anteriormente vemos se han adoptado, el camino que el obrero está obligado a recorrer no puede ser menos de 1.000 a 1.200 metros, pues además del recorrido en dirección de la capa, el crucero del pozo suele ser bastante largo, por la necesidad de que él se encuentre situado al muro y lo suficientemente lejos para no participar de los movimientos del terreno consecutivos a la explotación.

A título de ejemplo consideraremos el caso de las dos instalaciones de extracción, tipo de la región Peñarroya:

Una instalación de extracción equipada para 1.000 toneladas diarias a 500 metros. Pozo «Antolín» de carbones grasos.

Una instalación equipada para 600 toneladas diarias a 300 metros. Pozo «San Rafael» de carbones antracitosos.

En el siguiente cuadro indicamos las características de estas dos instalaciones:

| | Pozo «Antolín» | Pozo «San Rafael» |
|--|--------------------------------------|-------------------------------------|
| Extracción diaria prevista... | 1000 T. a 500 mts. de profundidad | 600 T. a 500 mts. de profundidad |
| Límites del campo de explotación..... | Al Oeste: 1.200 mts. | 500 mts. |
| Distancia media a recorrer para dirigirse del pozo a los tajos..... | Al Este: 1.200 mts. | 1.140 mts. 1.100 mts. |
| Número de obreros que trabajan en el interior..... | 1.150 | 750 |
| Núm. de relevos de trabajo: | | |
| 2 relevos de extracción..... | 3 | 3 |
| 1 id. de reparaciones.... | | |
| Núm. medio de obreros que trabajan por relevo de extracción..... | 450 | 315 |
| Capacidad de las jaulas utilizadas para el descenso de personal, hombres.... | 50 | 28 |
| Núm. de viajes necesarios para el descenso del personal..... | 9 | 12 |
| Duración de cada cordada a la velocidad de 4 mts. por segundo, impuesta por el Reglamento de Policía Minera..... | 3' 3" | 2' 30" |
| Tiempo necesario para el descenso del personal... | 31' 31" | 30' |

Según esto la jornada de 7 horas de presencia en el interior puede descomponerse de la manera siguiente:

| | |
|---|----------------|
| Duración de la presencia en el interior..... | 7 horas |
| Tiempo utilizado para el descenso del personal..... | 30' |
| Tiempo que necesita el obrero para: | |
| a) recorrer en el interior la distancia que media entre el pozo y los tajos de trabajo, o sea aproximadamente unos 1.100 metros a 1.200 metros..... | 20' |
| b) para volver desde los tajos al pozo.. | 20' |
| c) para secarse por salir de los frentes sudando antes de penetrar en la entrada general de aire..... | 5' |
| | <hr/> 75' |
| Trabajo útil del obrero..... | 1 h. 15' |
| | <hr/> 5 h. 45' |

Como puede verse por el breve estudio que precede queda plenamente justificado el resultado anunciado al principio de esta nota.

Es evidente que la legislación actual que limita a 7 horas la duración de la presencia del obrero en el interior de la mina, reduce necesariamente a 5 horas y 45' la jornada efectiva y que apesar de emplear cuantos medios estén a nuestro alcance para activar el descenso del personal no es posible llegar a una mejor utilización. La pérdida de 1 h. 15' es una consecuencia inevitable impuesta por las circunstancias según las cuales es preciso hacer la extracción a grandes profundidades y ninguna Sociedad puede sustraerse a ellas sin encontrar enseguida dificultades mayores, porque la concentración de los medios de producción que permiten reducir las inmovilizaciones, los gastos generales, así como también la mano de obra por la adopción de medios mecánicos apropiados es el único medio capaz de resolver el difícil problema impuesto por esta clase de explotaciones. La instalación de pozos debidamente equipados y con el exclusivo objeto de que sirvan para el descenso de personal, lo que nos permitiría elegir para su emplazamiento los lugares convenientes para que el recorrido del personal fuese más corto no está lo suficientemente justificado económicamente dado lo costosa que resulta y la inmovilización que supone una tal instalación y si bien siempre se dispone y hasta el Reglamento de Policía Minera lo exige, de un segundo pozo para tener dos comunicaciones con el interior; este segundo pozo suele ser siempre utilizado para la ventilación (el cual teniendo en cuenta el buzamiento de las capas, no puede encontrarse, salvo casos muy excepcionales, más cerca de los frentes de trabajo que el pozo de extracción).

Vemos pues que si se tienen también en cuenta estas consideraciones, de índole económica, esenciales en toda empresa, no es posible llegar a la reducción del tiempo de 1 h. 15' que el personal obrero necesita fuera de los tajos de arranque en las explotaciones modernas o lo que es lo mismo que con la jornada de 7 horas, tal como hoy se encuentra establecida, no puede llegarse a un trabajo útil de más de 5 h. 45'.

ESTUDIO COMPARATIVO DE LOS TRABAJOS DEL INTERIOR Y DEL EXTERIOR

En el exterior, la duración de la jornada es de 8 horas. El trabajo se efectúa en general de dos períodos de 4 horas, entre los que se intercala un descanso de una hora u hora y media.

Los obreros llegan al sitio donde han de trabajar a la hora indicada. Es decir, que el tiempo empieza a contarse desde que se encuentran en los tajos. En estas circunstancias las 8 horas de presencia corresponden efectivamente a 8 horas de trabajo útil.

Lo que diferencia, por consiguiente, esencialmente el trabajo del exterior del interior es la duración de trabajo útil.

Trabajo útil del interior 5 horas 45'
Id. del exterior 8 horas

o lo que es lo mismo, que el tiempo consagrado por el obrero en trabajo útil, en el interior, representa solamente el $\frac{5 \text{ h. } 45'}{8} = 72$ por 100 del tiempo consagrado en trabajo útil por el obrero del exterior.

Lógicamente podemos preguntarnos, si efectivamente existe alguna razón fundamental justificativa de una reglamentación tan distinta en la duración de las jornadas del interior y del exterior.

Los trabajos que se efectúan en el interior y en el exterior son de naturaleza análoga. El trabajo del picador, particularmente en capas potentes en nada se diferencia del trabajo del obrero que pica la tierra en las canteras del exterior. El vagonero del interior efectúa exactamente el mismo trabajo que el vagonero de una cantera.

Tampoco puede decirse que el esfuerzo físico no puede ser en el interior tan prolongado como en el exterior, porque la ventilación de las minas modernas está asegurada en el interior de una manera perfecta por ventiladores potentes. La

temperatura es moderada en todos los tajos; en una palabra que las condiciones higiénicas han mejorado tanto, que no será aventurado creer que el obrero del interior trabaja en condiciones menos penosas que los que están en el exterior expuestos a la intemperie.

Cualquiera que sea el punto de vista bajo el cual se examine las condiciones en las cuales se efectúa el trabajo en el interior y en el exterior se verá que se aproximan bastante. Pero nosotros hemos visto que el obrero del exterior puede sin fatiga exagerada ejecutar un trabajo útil de 8 horas, luego, por consiguiente, el obrero del interior podría realizar un trabajo útil de la misma duración si la reglamentación del trabajo se lo exigiese.

MODIFICACIONES QUE CONVIENE INTRODUCIR EN LA JORNADA DE TRABAJO DEL INTERIOR

¿Cuáles han de ser las modificaciones que lógicamente han de introducirse en la reglamentación de la jornada de trabajo en el interior?

Las condiciones impuestas y ya anunciadas, por la explotación de los yacimientos profundos, no permiten exigir al obrero del interior la misma duración en su jornada que al obrero del exterior, porque según hemos visto el primero pasar fuera de su tajo una hora, quince minutos, que necesita invertir en su descenso y recorrido del trayecto del interior que le conduce al sitio que debe de trabajar y viceversa. Esto conduce en consecuencia, a exigir una jornada de presencia de 9 h. 15' en el interior a la que es preciso agregar 30' para la comida y descanso, lo que hace un total de 9 horas 45' para colocarlos en iguales condiciones que sus compañeros del exterior. Pero si no se puede exigir un trabajo útil de 8 horas en el interior, no existe ninguna razón que se pueda oponer a que la duración de la jornada sea de 8 horas con 30' de descanso, o sea una presencia de 8 horas y media.

La jornada de 8 y media horas se distribuirá como sigue:

| | |
|---|-------------------|
| Tiempo de presencia | 8 h. 30' |
| Descanso para comer | 30' |
| Tiempo invertido fuera del tajo para el descenso y recorrido en el interior | 1 h. 15' |
| Total del tiempo fuera de los tajos | 1 h. 45' 1 h. 45' |
| Tiempo disponible como jornada útil | 6 h. 45' |

VENTAJAS QUE PROPORCIONARÍA EL AUMENTO DE LA JORNADA DE TRABAJO

La introducción de la jornada efectiva de 8 horas en el interior, lo que representaría un trabajo útil de 6 h. 45' traería en consecuencia innumerables ventajas fáciles de comprender. Las que inmediatamente pueden apreciarse son:

Aumento de la duración del trabajo útil 6 h. 45'—5 h. 45'=1 h.
Aumento de rendimiento y de producción en la proporción de..... $\frac{1}{5 \text{ h. } 45'}=17,4$ por ciento.

Este aumento de rendimiento de 17,4 por ciento iría una parte de él a beneficiar directamente al obrero bajo la forma de aumento de jornal y la otra parte al explotador, cuyos gastos disminuirían, haciendo bajar el precio de coste, lo que les permitiría colocarse en mejor situación para la lucha con el comercio extranjero.

El aumento de producción en un 17,4 por ciento disminuiría en la misma cantidad la importación de carbón extranjero, con un aumento para la riqueza nacional.

Todas estas razones son lo suficientemente poderosas para no detenerse en la ampliación arriba expuesta, toda vez que como contraposición lo único que se exige es un mayor esfuerzo al obrero perfectamente capaz de realizarlo sin menoscabo de su salud.

Sin embargo esta ponencia no tiene la pretensión de resolver el problema de un modo general y antes de formular unas resoluciones definitivas, propone a esta Asamblea el estudio más detenido del problema de la jornada de trabajo,

teniendo en cuenta no solamente lo que se ha hecho en las otras minas del extranjero, sino también las condiciones particulares que se pueden presentar sea en cuencas distintas, sea en otras más o menos privilegiadas.

A. BOURBON

(de la Sociedad Metalúrgica de Peñarroya)

TEMA XIV

PRODUCCIÓN DE AGLOMERADOS.—ARANCEL DE IMPORTACIÓN Y TARIFA FERROVIARIA DE LA BREA

PONENTE: SR. D. ALFONSO ORTIZ DE LA TORRE,
DE LA SOCIEDAD HULLERA ESPAÑOLA.

Véanse al final las Actas y las Conclusiones correspondientes, votadas por la Asamblea.

TEMA XIV

PRODUCCIÓN DE AGLOMERADOS.—ARANCEL DE IMPORTACIÓN Y TARIFA FERROVIARIA DE LA BREA.

Ponente: Sr. D. Alfonso Ortiz de la Torre, de la Sociedad «Hullera Española».

TEMA XIV

PRODUCCIÓN DE AGLOMERADOS.—ARANCEL DE IMPORTACIÓN Y TARIFA FERROVIARIA DE LA BREA.

PONENTE: SR. D. ALFONSO ORTÍZ DE LA TORRE,
DE LA SOCIEDAD «HULLERA ESPAÑOLA».

Esta desventaja, ese exceso de carbón menudo, tiene que contrarrestarla el minero español recurriendo a la aglomeración con el empleo de la brea, o sea la fabricación de briquetas, como se tenía el producto en el comercio.

Y de aquí nace una nueva ventaja en favor del competidor inglés, porque se ve, singularmente, favorecido para la fabricación de briquetas, lo que suele ser allí función de industrias no mineras, que adquieren de estos los menudos o residuos de la clasificación a precios ínfimos, puesto que tienen allí relativa poca importancia, y se trata, en la generalidad de los casos, de productos no lavados.

Al propio tiempo tiene el fabricante de briquetas variada facilidad para obtener también la brea a precios reducidos, subproducto abundante de la fabricación de gas y de cok,

TEMA XIV

PRODUCCIÓN DE AGLOMERADOS.—ARANCEL DE IMPORTACIÓN Y TARIFA FERROVIARIA DE LA BREA

Ponente: Sr. D. Alfonso Ortiz de la Torre, de la Sociedad «Hullera Española».

Bien conocido es de todos los productores de carbón de España, que una de las desventajas que tienen nuestras minas españolas respecto de las inglesas, sus principales competidoras en el mercado nacional, estriba en la mayor cantidad de menudos que aquellas producen en relación al carbón granado; ventaja imponderable para el minero inglés, no solo por el mayor precio que alcanzan los cribados, galletas y granzas, sino por que al disponer de mayor tonelaje de estas clases, que, muchas veces por rutina, prefiere el consumidor, les permite mayor preponderancia en los mercados, especialmente para el consumo de ferrocarriles y buques.

Esta desventaja, ese exceso de carbón menudo, tiene que contrarrestarla el minero español recurriendo a la aglomeración con el empleo de la brea, o sea la fabricación de briquetas, como se titula el producto en el comercio.

Y de aquí nace una nueva ventaja en favor del competidor inglés; porque se ve, singularmente, favorecido para la fabricación de briqueta, lo que suele ser allí función de industriales no mineros, que adquieren de estos los menudos o residuos de la clasificación a precios ínfimos, puesto que tienen allí relativa poca importancia, y se trata, en la generalidad de los casos, de productos no lavados.

Al propio tiempo tiene el fabricante de briquetas inglesas facilidad para obtener también la brea a precios reducidos, subproducto abundante de la fabricación de gas y de cok;

mercado este de la brea inglesa, que suele hallarse acaparado en pocas manos, y con el que hacen un agio provechosísimo en contra del competidor extranjero, que se ve forzado a pagar precios exagerados, y además expuesto a bruscas oscilaciones que hacen peligrosa su posición de competidor, porque el inglés maniobra en su propio país con mejor y más rápido conocimiento del negocio.

Basta repasar un poco las listas de cotizaciones de brea inglesa en estos últimos años, y especialmente en estos últimos meses, para convencerse de la certeza de aquella consideración.

Dejando a un lado los años de la guerra en los que el producto llegó a tener precios fantásticos de 500 y 600 ptas. por tonelada, impuestos por la escasez y riesgo del transporte marítimo, basta ver las cotizaciones desde 1919 a 128 chelines tonelada, en 1920 de 250 a 53 chelines, en 1921 de 70 a 100 chelines, en 1922, de 78 a 143, en 1923 de 104 a 191 chelines y en 1924, de 190 a 65 chelines; tendiendo ahora, nuevamente, al alza y con perspectiva de alcanzar otra vez cotizaciones muy elevadas.

En una palabra, el productor o fabricante inglés, con menudos muy baratos y brea a precio reducido, puede llevar a los mercados de competencia su producto en condiciones favorabilísimas respecto del producto español, y así vemos que durante esos periodos en que la brea se cotizaba a precios altísimos, el precio de venta de la briqueta inglesa ha sido relativamente moderado, muy inferior al precio de costo de la briqueta española.

Innecesario es decir que el fabricante español se ve forzado a surtir de brea precisamente en Inglaterra, porque hasta la fecha no se ha encontrado un producto que sustituya a la brea en condiciones económicas para esta fabricación; porque el mercado inglés de brea es el regulador, por su gran producción, de la brea, y casi tiene monopolizado el mercado internacional o al menos europeo, pues Francia y Bélgica mismas tienen que recurrir a la brea inglesa. En cuanto a la producción de brea en España, es tan exigua, que apenas basta a las necesidades de algunas de las fábricas de aglomerados del país.

Por todas estas consideraciones, y otras de índole análoga que habían hecho valer los productores españoles ante la Junta de Aranceles y Valoraciones repetidas veces, se llegaron a obtener dos cosas, que fué muy dificultoso conseguir: primeramente, una reducción en los derechos de importación de la breá desde 4,50 a 2 pesetas en tonelada, cantidad que era gravamen muy ligero, puesto que se trataba de una verdadera primera materia obligada para nuestra fabricación, y con ello en nada lesionaba a productores del país, que no pueden surtir a las fábricas de aglomerados; en segundo lugar, se consiguió separar de la partida de carbones los aglomerados, y mientras la hulla tenía un derecho de 3,50 a la importación, los aglomerados tenían 4,50 pesetas.

De esta manera, el producto español tenía una cierta defensa contra el importado de Inglaterra; y además era obra de justicia, que la breá empleada en la fabricación de la briqueta inglesa no pagara, al ser importada en esta forma, un derecho inferior al carbón mismo.

Todo esto ha cambiado por completo en el nuevo régimen aduanero elaborado últimamente. Atendió al parecer la Junta de Aranceles y Valoraciones las razones invocadas por los productores de briqueta españoles, y fijó el arancel de la hulla y aglomerados respectivamente en 7,50 y 9 ptas. oro.

Por los derechos de importación de la breá por cambio de partida arancelaria, o por error, según se pretendió explicar por el Gobierno al hacer la modificación del arancel, se fijaron en una peseta los 100 kgs. o sea 10 ptas. oro la tonelada, que por tal procedimiento se elevaron cinco veces respecto del anterior Arancel, sin ningún beneficio de los productores nacionales de breá por la razón que dejamos dicha.

Ocioso es que hagamos consideraciones para demostrar el resultado de este nuevo régimen para la producción briquetera del país. Baste decir, que se han cerrado casi todas las fábricas que había establecidas fuera de las minas; y las de éstas, que forzadamente trabajan para dar salida a su gran producción de menudos, se ven obligadas a vender el producto a precio inferior al costo, sobre todo por el precio a que tiene que adquirir la breá de Inglaterra.

En vano han solicitado hasta la fecha los productores la rectificación de este régimen; la instancia que se presentó hace unos meses solicitando la revisión de los derechos de importación de la brea, no ha sido contestada.

Dada la grave crisis que atraviesa la producción hullera en general, y en particular la fabricación de aglomerados, nos parece imprescindible insistir en nuestras demandas. La reducción del derecho de la brea a dos pesetas tonelada, que favorece al comercio inglés sin agravio del nuestro, nos parece solución hacedera fácilmente.

En cuanto a la tarifa ferroviaria de la brea, que siempre ha sido más elevada que la de los carbones, también nos parece de solución fácil que se obtenga la reducción al mismo tipo para ambos.

Y aún cuando estas medidas no sean sino paliativos, para la crisis de la producción briquetera nacional, que es auxiliar de la gran producción de hulla, nos parece que, salvo opiniones más autorizadas, la Asamblea debiera solicitar de los Poderes públicos, lo siguiente:

1.º Los derechos de importación de la brea, según la partida 791 del Arancel, quedarán reducidos a dos pesetas por tonelada.

2.º Las tarifas ferroviarias para la brea, desde un puerto español o un punto de producción española, hasta una fábrica de aglomerados, serán iguales a los del carbón español en esos mismos recorridos.

ALFONSO ORTIZ DE LA TORRE,
de la «Sociedad Hullera Española»

Véanse al final las Actas y las Conclusiones correspondientes, votadas por la Asamblea.

TEMA XV

HABILITACIÓN DE LOS PUERTOS DE CARGA Y DE DESCARGA DE CARBONES

Ponentes: Sociedad Hullera Española y Sociedad Hulleras del Turón.

TEMA XV

No es necesario en esta instancia de este tema que presentamos a la consideración de la Asamblea, formada por personas muy competentes en asuntos hulleros, pues de todos es sabido que una de las condiciones de inferioridad en la política de carga en los puertos, lo que encareciendo nuestro carbón, sin

HABILITACIÓN DE LOS PUERTOS DE CARGA Y DE DESCARGA DE CARBONES

PONENTES: SOCIEDAD HULLERA ESPAÑOLA Y SOCIEDAD HULLERAS DEL TURÓN

Baste decir que cualquier puerto carbonífero de Inglaterra tiene capacidad superior a todos los nuestros reunidos, y sus medios de carga permiten las operaciones en menos de la mitad de tiempo, para comprender lo dicho.

No obstante la pobreza de nuestros recursos, los ingenieros, secundando a las Obras de puertos y a los estímulos de nuestras constantes peticiones, han trabajado con entusiasmo y algunas mejoras conseguidas han facilitado la exportación de Asturias y aumentado considerablemente el tonelaje allí embarcado. Pero no alcanzan esas mejoras el grado suficiente para la habilitación de esos puertos, y aun quedan por realizar obras importantes que con gran actividad y gran inteligencia han proyectado nuestros ingenieros; proyectos que se hallan estancados entre los informes burocráticos o necesitan el auxilio del Estado para ser llevados a la realidad.

Todos estos proyectos son dignos de los, y de que la Asamblea de hulleros españoles, que conocen su necesidad y

TEMA XV

HABILITACIÓN DE LOS PUERTOS DE CARGA Y DE DESCARGA DE CARBONES

Ponentes: Sociedad Hullera Española y Sociedad Hulleras del Turón.

No es necesario encarecer la importancia de este tema que presentamos a la consideración de la Asamblea, formada por personas muy competentes en asuntos hulleros, pues de todos es sabido que una de las condiciones de inferioridad en que se halla nuestro producto respecto del extranjero estriba en la pobreza de nuestros medios de transporte y los de carga en los puertos; lo que encareciendo nuestro carbón, sin beneficio del buque de cabotaje, lo pone muy recargado de precio en los mercados de mayor competencia.

Baste decir que cualquier puerto carbonero de Inglaterra tiene capacidad superior a todos los nuestros reunidos, y sus medios de carga permiten las operaciones en menos de la mitad de tiempo, para comprender lo dicho.

No obstante la pobreza de nuestros recursos, los Ingenieros, secundando a las Obras de puertos y a los estímulos de nuestras constantes peticiones, han trabajado con entusiasmo y algunas mejoras conseguidas han facilitado la exportación de Asturias y aumentado considerablemente el tonelaje allí embarcado. Pero no alcanzan esas mejoras el grado suficiente para la habilitación de esos puertos, y aun quedan por realizar obras importantes que con gran actividad y gran inteligencia han proyectado nuestros Ingenieros; proyectos que se hallan estancados entre los informes burocráticos o necesitan el auxilio del Estado para ser llevados a la realidad.

Todos estos proyectos son dignos de loa, y de que la Asamblea de hulleros españoles, que conocen su necesidad y

su realización urgente, los apoye incluyéndolos en sus peticiones al Gobierno, como medios indispensables para el desarrollo de su riqueza.

Sin entrar en detalles técnicos que, ni están a nuestro alcance, ni son necesarios a esta breve exposición, solo indicaremos alguna referencia por lo que afecta a dichos puertos y proyectos de mejora.

Puerto de Avilés (San Juan de Nieva). El crecimiento de su tráfico es cada día mayor, y solo su deficiencia en cargaderos y facilidades de atraque de los buques de gran porte, contienen su mayor desenvolvimiento.

Su Junta de Obras del puerto tiene presentado en Obras públicas un extenso proyecto de transformación del mismo, que abarca desde la seguridad y facilidad de entrada y salida de grandes buques en la ría, la ampliación y reforma completa de la actual dársena, insuficiente a todas luces; nuevo fondeadero con buenos calados, hasta el encauzamiento de su ría, y habilitación de los medios mecánicos de carga más perfeccionados y depósitos de carbones.

Este proyecto aprobado por R. O. de 26 de Septiembre de 1923 lleva una tramitación lenta, y su costo completo es importante, así como el plazo de su terminación.

Pero una parte de las obras, que se considera urgente realizar, y son de costo moderado, son las siguientes: Adquisición de un tren de dragado en fondos semiduros que existen en el fondeadero que se proyecta como ampliación del puerto de Avilés. Este tren puede adquirirlo la Junta de Obras sin dispendio para el Estado, en cuanto sean aprobados los pliegos de condiciones. Ampliación de la dársena actual con la construcción de un fondeadero. Construcción de la línea de atraque desde el río Raices hasta la curva de San Juan, o sea la línea de atraque del fondeadero autorizado, por ser insuficientes los muelles de la Dársena para el actual movimiento. Dragado de toda la zona que abarca el proyecto. Derribo de la escollera Este de la ría para poder realizar el dragado de la misma, desde la dársena a los muelles locales.

Estas obras se consideran de urgente necesidad y su cos-

to es moderado; y bastarían para ampliar la capacidad de puerto de Avilés en más del doble.

MEJORAS NECESARIAS EN LOS CARGADEROS DEL MUSEL (GIJÓN)

I.—En los cargaderos del Ferrocarril de Langreo:

Tiene el Ferrocarril de Langreo concedidos dos atraques para cargar barcos en el dique Norte del Musel desde hace más de 20 años; el avance del dique Norte permite facilmente que pueda atracar otro barco grande a continuación de los dos atraques concedidos, pero es el caso que está reservado este tercer atraque a la toma de carbón de consumo para los vapores que llegan al Musel.

La cantidad de carbón que toman los vapores por este tercer atraque para su consumo es muy pequeña, no llega a 2.000 toneladas mensuales; en cambio si ese tercer atraque se dedicara como los otros dos a la carga de buques carboneros se cargarían 25.000 toneladas mensuales; y se reducirían las enormes demoras que sufren actualmente los buques y que son debidas únicamente a esta causa: a no existir más que dos turnos de atraque lo que reduce la capacidad de transporte del ferrocarril de Langreo.

Estimamos que lo que se pide abarataría en 1,50 pesetas el costo medio de los fletes carboneros, pues reduciría en un 50 por 100 el tiempo perdido en esperar el turno de estos cargaderos.

En cuanto a la toma de carbón para consumo de vapores podría seguirse haciendo a continuación del atraque en cuestión sin perjuicio para los vapores.

Se pide, por tanto, la habilitación por la Junta de Obras del Puerto de Gijón y por el Ministerio de Fomento de un tercer turno de atraque para la carga de buques carboneros en el dique Norte del Musel.

II.—En los cargaderos del Espigón con servicio por el ferrocarril del Norte.

Está ya aprobada la instalación de una nueva grúa *Drop* capaz de bascular directamente en los buques los vagones cargados del Norte con un peso total de 32 toneladas; ahora bien, si la adquisición de esta grúa no se declara urgentísima, es seguro se tardará más de tres años en que pueda prestar servicio por los trámites que son necesarios para su adquisición, y montaje. Ante la necesidad de abaratar los embarques de carbón se pide la excepción de las formalidades reglamentarias para la adquisición y montaje de esta grúa.

RAZONES FUNDAMENTALES EN LAS QUE SE APOYA LA PETICIÓN A LA SUPERIORIDAD, DE LA PRONTA SUBASTA DE LAS OBRAS QUE COMPRENDE EL PROYECTO DE AMPLIACIÓN Y MEJORA DEL PUERTO DE SAN ESTEBAN DE PRAVIA.—(Aprobado por R. O. del 21 de Marzo de 1924.)

1.º—La situación del puerto, que es el de natural salida de todos los carbones asturianos.

2.º—El sacrificio que se imponen varias entidades ofreciendo una importante cooperación económica.

3.º—Las inmejorables condiciones en que se desarrolla el tráfico en el Ferrocarril Vasco-Asturiano, cuya línea descendente en pendiente suave y gradual desde aquellas al puerto, garantiza, cuando este fuera mejorado con arreglo al proyecto, la mayor economía sin solución de continuidad, en el importante mercado de carbones *en cantidad de que por sí solo sería de interés nacional*, pues sería superior, desde luego, a 2 pesetas en tonelada.

4.º—La facilidad de aumentar la capacidad del puerto, dadas sus condiciones naturales, a medida que el tráfico aumentara, y las excepcionales condiciones de la gran dársena actual en donde no se nota nunca el más pequeño reflejo de los temporales de mar y tierra.

5.º—El hecho de tener actualmente una capacidad de tráfico muy superior a la que existe, y de poder duplicar aquella con solo dotar de doble vía a varios trayectos de la línea del citado Ferrocarril, que podría enlazar fácilmente con el trazado del Norte, yendo con un tercer carril al valle de Sama y de Langreo.

6.º—La existencia, actualmente en el puerto, de medios de carga (tres cargaderos y una monumental grúa pórtico) capaces para embarcar más de 6.000 toneladas diarias, y cuya capacidad está, ahora, contenida por el frecuente mal es-

tado de la barra y falta de encauzamiento, hasta el punto de que en los dos primeros meses del año actual, únicamente han sido hábiles para la entrada y salida de los barcos unos venticinco días, causando graves perjuicios al tráfico, y dando lugar a que se hallen depositadas en los muelles y depósitos del Puerto más de 50.000 toneladas.

7.º—La de que las cifras del presupuesto total de las obras son notablemente inferiores a la utilidad que estas han de reportar, y sobre todo, la garantía de eficacia de las mismas, asegurada por los informes favorables del Ministerio de Marina, Ministerio de la Guerra, Estado Mayor Central y por último el muy favorable del Consejo de O. P., en cuya conclusión 3.ª se decide a indicar al Estado conceda una subvención especial, para que puedan subastarse las obras.

PROPUESTA DE CONCLUSIONES

Los Ponentes, por las razones expuestas proponen a la Asamblea que solicite del Gobierno el que se proceda con la actividad posible a la realización de los proyectos de mejoras aprobados para la completa habilitación de los puertos de San Esteban de Pravia, Avilés y Musel, y en el menor plazo posible a ejecutar las obras declaradas más urgentes para ampliar su capacidad de tráfico; y que así mismo se proceda a estudiar y a realizar las obras necesarias en los puertos de Vigo, Santander y Luchana (Bilbao) para facilitar y abaratar la carga y descarga de carbones.

SOCIEDAD HULLERA ESPAÑOLA: SR. ORTIZ DE LA TORRE,
Y SOCIEDAD HULLERAS DEL TURÓN

Véanse al final las Actas y las Conclusiones correspondientes, votadas por la Asamblea.

TEMA XVI

CRÉDITO OFICIAL HULLERO

CON UNA ENMIENDA ADICIONAL PRESENTADA POR
EL SR. D. DANIEL NAVARRO

Ponente: D. José Fuente y Díaz-Estebanez, Presidente de la «Asociación de Explotaciones Mineras de Asturias».

TEMA XVI

Es un hecho irrehutable que a la mayor parte de las Empresas hulleras, en tiempos no lejanos y cuando la industria vivía con persistentes demandas por parte de los Gobiernos, la conveniencia nacio-

CRÉDITO OFICIAL HULLERO

CON UNA ENMIENDA ADICIONAL PRESENTADA POR
EL SR. D. DANIEL NAVARRO

PONENTE: D. JOSÉ FUENTE Y DIAZ-ESTÉBANEZ,
PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN DE EXPLOTACIONES MINERAS DE ASTURIAS

... su ajen en
... incluso apelando a la adquisición de
... en aquél entonces—para la conquista
de tales perfeccionamientos que les pusieran a cubierto de
limitadas competencias extranjeras, algunas de las cuales, a
pesar de que la masa de la opinión en general lo desconoce y
creo que los mineros han embolsado egoístamente sus ganancias
sin cuidarse de nada más, son hoy honra y orgullo de
España entera. Pero no fué sólo esto; las empresas y dueños
de minas, acudieron a cuanto era necesario tomar para el
mejor desarrollo de la industria y ya cuando estaban comprometidos
en tales preparativos, casi inesperadamente, se revolvió a pasos
agigantados la peturia del negocio, llegando a extremos
dificilísimos, que hoy persisten todavía y, quien

TEMA XVI

CRÉDITO OFICIAL HULLERO

CON UNA ENMIENDA ADICIONAL PRESENTADA POR EL SR. D. DANIEL NAVARRO

Ponente: D. José Fuente y Díaz-Estébanez, Presidente de la «Asociación de Explotaciones Mineras de Asturias».

Es un hecho irrefutable que a la mayor parte de las Empresas hulleras, en tiempos no lejanos y cuando la industria vivía con holgura, se les insinuó en reiteradas y persistentes demandas por parte de los Gobiernos, la conveniencia nacional de que se perfeccionasen y ampliases sus medios de producción de modo que fuese una esperanza real, la pronta y urgente emancipación de la tutela extranjera para el suministro total al mercado nacional de tan indispensable combustible.

Recogidas con entusiasmo y con entusiasmo atendidas estas indicaciones, todos o casi todos han puesto su afán en mejorar sus concesiones incluso apelando a la adquisición de materiales—carísimos en aquél entonces—para la conquista de tales perfeccionamientos que les pusieran a cubierto de futuras competencias extranjeras, algunas de las cuales, a pesar de que la masa de la opinión en general lo desconoce y cree que los mineros han embolsado egoístamente sus ganancias sin cuidarse de nada más, son hoy honra y orgullo de España entera. Pero no fué sólo esto: las empresas y dueños de minas, acudieron a cuanto era necesario fomentar para el mejor desarrollo de la industria y ya cuando estaban comprometidos en tales preparativos, casi inesperadamente, se revolvió a pasos agigantados la penuria del negocio, llegando a extremos difícilísimos, que hoy persisten todavía y, quien

más quien menos, para hacer honor a sus compromisos, obligados por los intereses creados, apeló a todas sus reservas quedando exhaustos de disponibilidades que les permitan seguir poniendo en práctica el perfeccionamiento empezado para obtener la mayor extracción y conseguir la baratura de la hulla.

Por falta de numerario cesaron también las iniciativas en espera de mejores tiempos para resolverlas. Esos tiempos no parecen acercarse y es hora, señores, de recapacitar sobre tan interesante extremo. El Estado, a querer, tiene en sus manos el remedio, sin gravamen alguno para sus presupuestos y sin perjuicio para nadie.

Es indudable que si el Estado ejerce, como debe su ayuda efectiva sobre esta industria tan primordial, España saldrá del atasco actual, pudiendo alcanzar en plazo, relativamente corto, fuerte incremento el desenvolvimiento industrial de la nación, si cuenta con riqueza hullera suficiente para surtir con exceso su propio consumo. Lograda esta suprema aspiración, al dejar de ser tributarios del extranjero ni en una sola tonelada de carbón, se habría dado el paso de gigante y la tan cacareada economía patria, se habría realizado felizmente.

Ignoro si en las demás naciones existe el CRÉDITO OFICIAL HULLERO, más es innegable que en la ocasión presente, aquí nos es indispensable. Llevarle a la práctica no tiene dificultades de ningún género y, como dejo dicho, se puede hacer sin el menor perjuicio para el contribuyente ni para el Erario público.

EL CRÉDITO HULLERO pudiera establecerse por el Estado, bien independientemente o en colaboración directa con el Banco Industrial creado para la protección de determinadas industrias, o bien de acuerdo con el Hipotecario, que, como es sabido, tiene un privilegio definido para préstamos exclusivamente sobre fincas rústicas y urbanas.

En cualquiera de los casos la modalidad o ruta a seguir, debe ser la de crear el Estado un organismo oficial a quien los mineros puedan acudir en demanda de auxilio. Este organismo compuesto por personas especializadas en la industria y en las finanzas y capacitados en el desarrollo y valoración

de las minas, etc., debería informar de todos aquellos extremos, emitiendo dictámen sucinto y conciso a la superioridad y evitando trabas burocráticas a fin de terminarlo dentro de una brevedad prudencial.

La forma de estos créditos o préstamos, pues este carácter habría de tener el CREDITO HULLERO, sería por canje con hipoteca del valor de las concesiones e instalaciones mineras, justipreciadas siempre por debajo del sesenta por ciento de su valor, entregando el importe de la pignoración ya en efectivo o bien en valores cotizables en Bolsa y que el Estado pudiera crear a dicho efecto. Estas hipotecas, cual las del Banco Hipotecario, estarían exentas de derechos reales y timbres, y su rédito, a ser posible, en ningún caso habría de exceder del cinco por ciento, obligándose el interesado al pago anual de estos intereses más un tanto por ciento razonable de amortización del principal, de modo que a los 50 años, como máximun, quedase extinguida la deuda.

La importancia de la creación del CREDITO HULLERO es por tanto de transcendencia suma. Contando con dinero barato y de fácil reintegro, no cabe duda de que la industria hullera española tomaría una preponderancia, que, con el tiempo, haría factible un saneamiento absoluto de sus elementos de producción y como resultado un abaratamiento indiscutible en el precio de coste del combustible, base para que la demás industria nacional reaccione con pujanza en favor del trabajo y florecimiento en el porvenir económico-industrial de España, principal fundamento de su independencia.

Por lo expuesto, el que suscribe, tiene el honor de someter a la consideración de la Asamblea Nacional Hullera, la siguiente conclusión:

«Que, con el previo apoyo oficial, se decrete por el Gobierno la creación del CREDITO HULLERO, que facilite el dinero necesario al desenvolvimiento de esta industria, mediante módico interés, plazos largos para el reembolso y trámites concisos y breves.

Oviedo 1.º de Mayo de 1924.

JOSÉ FUENTE Y DIAZ-ESTÉBANEZ

Presidente de la «Asociación de Explotaciones
Mineras de Asturias»

— 179 —

de las minas, etc., debería informan de todos aquellos ex-
mos emitiendo dictamen sucinto y conciso a la superioridad
y evitando formas burocráticas e jón de terminados dentro de

con hipoteca del valor de las concesiones e instalaciones min-
ciento

ENMIENDA ADICIONAL PRESENTADA POR DANIEL NAVARRO A LA PONENCIA DE D. JOSE FUENTE

Considero de tal importancia el tema puesto a discusión que aún contra mi temor de molestar la atención de la Asamblea me voy a permitir dar lectura a la exposición de algunas ideas por si esta las encuentra dignas de ser tomadas en consideración.

Empezaré por decir que encuentro muy bien lo que en la ponencia se dice pero solo en su espíritu, no así en su letra, por creerla muy limitada. Ciertamente para el completo desenvolvimiento de la industria hullera puede ser en muchos casos necesaria la facilidad en la adquisición de capital, en condiciones económicas, pero creo que en la vida de la industria hay por desgracia con relativa frecuencia momentos en que es necesario contar con elementos ajenos a los del propio negocio y como esta industria extractiva no puede contar con el crédito que podríamos llamar comercial o sea el que utilizan otras industrias por medio de créditos que mutuamente se conceden, es decir, por ejemplo el fabricante de tejidos puede obtener primeras materias (algodón, lana, tintes etc.) a plazo más o menos largo y como la mano de obra no es el principal factor del precio de coste de su producción con pocas reservas metálicas puede hacer frente a los momentos de crisis que se le presenten, pero en la industria hullera no sucede esto, puesto que el principal factor en la mano de obra ya que la grava con un 70/75 por ciento y algún otro como explosivos que ha de pagarse al contado no pudiendo contar por lo tanto con más crédito que el que pueda representar el 15/20 por ciento del costo ya que nadie puede pensar en obtenerlo del 75/80 por ciento restante, de aquí que en momentos que siempre existen de paralización se le presente al minero el pavoroso problema del pago de jornales, explosivos etc., teniendo en plaza existencias suficientes a garantizar

mayor cantidad, y yo no se si pecaré de pesimista al decir que son muchos los casos que esto sucede en la industria hullaera sin que sea posible su previsión, unas veces retraimiento del comprador que ve existencias en plaza y que espera el abaratamiento por tal causa, otras la falta de consumo, por mil circunstancias, etc., etc. y por eso decía antes que siendo muy importante la ponencia que se discute, la encontraba muy limitada, pues todos saben prácticamente lo que resulta cuando este caso llega, o sea cuando hay existencias en plaza y hace falta dinero: reducción de días de trabajo con el consiguiente aumento de precio de coste, limitación de gastos necesarios, y por último, lo que yo considero más grave, la competencia entre los mismos productores españoles, competencia que amengua o anula cuantas ventajas hayan podido obtenerse, pues ante la necesidad de *vivir* no se vende carbón; *se compran pesetas*, pesetas que adquieren mayor valor a medida que aumentan los stocks porque saben los compradores que no es fácil, ni económico paralizar los trabajos sino que han de seguirse y como para ello hace falta dinero y solo puede encontrarse en la realización de existencias, a ello se acude sin tener en cuenta, por que no puede tenerse, el precio de coste y por no ser fácil obtener de las instituciones particulares de crédito el dinero necesario, ya que todos sabemos con cuanta facilidad lo ofrecen estas instituciones cuando el minero tiene dinero y con cuantas dificultades lo conceden cuando hay necesidad de pedirlo, por todo esto creo que debería agregarse o modificarse la conclusión en el sentido de pedir la creación de un organismo oficial o particular que con la colaboración del Estado estudiase las condiciones de facilitar dinero a las empresas que pudieran necesitarlo con las garantías que se estimaran convenientes, pero siempre a base de fácil y económica obtención, por lo cual, en lo que a los préstamos con garantía de producto se refiere debería llegarse a la implantación de los Warrants u otro instrumento análogo que cumpliera estos fines, y aún me atrevería a indicar a fin de que el sacrificio del Estado fuera pequeño y por consiguiente mas fácil de conseguirlo, que entre los medios de que habría de nutrirse este organismo figu-

rará lo que hoy se paga por retiro obrero con lo que podría llegarse a formar una mayor y más pronta pensión a la clase obrera.

DANIEL NAVARRO

Abogado y Consejero de la Sociedad

Carbones de la Nueva

Véanse al final las Actas y las Conclusiones correspondientes, votadas por la Asamblea.

ACTA DE LA SESION PREPARATORIA DE 24 DE ABRIL DE 1924

En Madrid, a veinticuatro de Abril de mil novecientos veinticuatro, a las cinco de la tarde, se reunieron en las Oficinas de la Liga Marítima Española, convocados por circular de la HULLERA NACIONAL, fecha cuatro del mismo mes, para celebrar la reunión preparatoria de la Asamblea Hullera Nacional, los señores que a continuación se expresan:

Navarrete, Secretario de la Hullera Nacional.
Ibrán y González, por la Asociación Patronal de Mineros Asturianos.

Lucio, por la Sociedad metalúrgica «Duro-Felguera».
Conde de Pidal.
Ferrér, por la línea de La Robla.

Baseiga, por la Sociedad «Minas y Ferrocarril de Utrillas».
Díaz Canseco, por la Cámara de León.
Marqués de Villaviciosa, Pidal (D. Roque), y Linnartz, por la Sociedad Fábrica de Mieres.

Romeroche, por la Compañía Carbones Asturianos.
Orueta (D. Francisco), por Orueta e Ibrán.
Díaz-Caneja, por Antracitas de Palencia, Sociedad minera de San Luis, Castilla la Vieja y Jaén, Cantabro-Bilbaino y Hulleras de Vellilla.

Bourbon, por la Sociedad minera y metalúrgica de Peñarroya.

Ortiz de la Torre, por la Sociedad Hullera Española.
Alvarez Arias, por Hijos de T. Arias.
Alvarez Velluti, y Oñor, por la Minera Siderúrgica de Ponferrada.

Alvarez Velluti, por Antracitas de Brañuelas, y
Sela, por la Sociedad Hulleras de Veguín y Olloniego.
El Sr. Navarrete, después de saludar a los reunidos, en

— 188 —

ACTA DE LA SESIÓN PREPARATORIA DE 24 DE ABRIL DE 1924

En Madrid, a veinticuatro de Abril de mil novecientos veinticuatro, a las cinco de la tarde, se reunieron en las Oficinas de la Liga Marítima Española, convocados por circular de la HULLERA NACIONAL, fecha cuatro del mismo mes, para celebrar la reunión preparatoria de la Asamblea Hullera Nacional, los señores que a continuación se expresan:

- Navarrete, Secretario de la Hullera Nacional.
- Ibrán y González, por la Asociación Patronal de Mineros Asturianos.
- Lucio, por la Sociedad metalúrgica «Duro-Felguera».
- Conde de Fígols.
- Ferrer, por la Asociación de Mineros de la Línea de La Robla.
- Baselga, por la Sociedad «Minas y Ferrocarril de Utrillas.»
- Díaz Canseco, por la Cámara de León.
- Marqués de Villaviciosa, Pidal (D. Roque), y Linnartz, por la Sociedad Fábrica de Mieres.
- Rotaache, por la Compañía Carbones Asturianos.
- Orueta (D. Francisco), por Orueta e Ibrán.
- Díaz-Caneja, por Antracitas de Palencia, Sociedad minera de San Luis, Castilla la Vieja y Jaén, Cántabro-Bilbaina y Hulleras de Velilla.
- Bourbon, por la Sociedad minera y metalúrgica de Peñarroya.
- Ortiz de la Torre, por la Sociedad Hullera Española.
- Alvarez Arias, por Hijos de T. Arias.
- Alvarez Velluti, y Oñoro, por la Minera-Siderúrgica de Ponferrada.
- Alvarez Velluti, por Antracitas de Brañuelas, y
- Sela, por la Sociedad Hulleras de Veguín y Olloniego.
- El Sr. Navarrete, después de saludar a los reunidos, en

nombre la Hullera Nacional, y de ofrecerles el local y los servicios de esta, encareció la importancia de la Asamblea que en aquél momento se inauguraraba, y resumió los antecedentes de la convocatoria, dando lectura a la lista de las personas y entidades invitadas y de las adhesiones recibidas, que son las siguientes, además de las que arriba quedan expresadas:

Sociedad Hullera Vasco-Leonesa.—Bilbao.

Hulleras de Riosa.—Mieres (Oviedo).

Sociedad minera del Caudal y del Aller.—Oviedo.

Nespral y Compañía.—Ciaño (Oviedo).

Pedro Oromí y Compañía.—Bérga.

La Carbonífera del Ebro.—Barcelona.

Joaquín Velasco, Minas de Carrió.—Gijón.

Minas de Dionisio González.—León.

Asociación de Explotaciones mineras de Asturias.—Oviedo.

Lamberto Benítez del Valle.—León.

Victoriano González.—León.

Solvay y Compañía: Minas de Mieres.—Lieres (Oviedo).

Compañía Minera Anglo-Hispana.—Madrid.

Compañía carbonífera «La Calera».—Madrid.

Indicó seguidamente el Sr. Navarrete la conveniencia de proceder a la elección de la Mesa de la Asamblea, fijar la fecha en que ha de reunirse el pleno de la misma y nombrar una Comisión dictaminadora que estudie las potencias y formule las conclusiones, de modo que, armonizando las de los distintos Ponentes, se faciliten la deliberación y los acuerdos.

Por unanimidad y por aclamación fueron elegidos para formar la Mesa.

Presidente: Excmo. Sr. Marqués de Comillas.

Vicepresidentes: Excmo. Sr. Conde de Figols, el Delegado de la «Sociedad Duro-Felguera, y Excmo. Sr. Conde de los Gaytanes.

Al llegar a la elección de Secretario general únanimemente se propuso al Sr. Navarrete. Sólo tras sus reiteradas excusas, fundadas en la falta de tiempo material para desempeñar el cargo, se desistió de su candidatura, siendo elegido don Aniceto Sela, con facultad de delegar en D. Manuel Rico, si tuviera que ausentarse.

Secretarios: D. Pedro Alvarez Velluti y D. Juan Díaz-Caneja.

Para constituir la Comisión dictaminadora, en unión de la Mesa, fueron nombrados los Sres. Ortiz de la Torre, Baselga, Ibrán, Bourbón, Gondra y Alvarez Arias.

Ocuparon la Presidencia y la Secretaría respectivamente el Sr. Conde de Figols y el Secretario que suscribe.

A propuesta del Sr. Presidente, se fijó el día seis de Mayo, a las cinco de la tarde, para la reunión del pleno de la Asamblea, en el local que se designará oportunamente; debiendo en el intervalo reunirse la Comisión dictaminadora cuantas veces sea necesario para preparar el trabajo de aquella. También se acordó dejar a la discreción de la Mesa el reglamento de régimen interior de la Asamblea.

El Sr. Ortiz de la Torre propuso, y se aprobó, añadir a los temas del Cuestionario que se ha circulado, el nombramiento de una comisión designada por la Presidencia que, en nombre de la Asamblea, solicite una vez más del Sr. Presidente del Directorio Militar el pago de las primas atrasadas y de las corrientes, a la vez que le de cuenta de la constitución y los propósitos de la Asamblea, ya que parece llegado el momento de que se cumplan las promesas del Gobierno respecto de aquellas, tanto por haberse emitido recientemente un empréstito del que ha obtenido el Tesoro los fondos necesarios, cuanto porque se aproxima la fecha en que han de redactarse los presupuestos para el año económico de 1924 a 1925. Para formar esta Comisión designó el Sr. Presidente a los Sres. Lucio, Ibrán, Ortiz de la Torre, Alvarez Velluti, Díaz-Caneja, Rotaeché y Sela, manifestando su sentimiento de no poder sumarse a ella, por tener que salir esta misma tarde para Barcelona.

El Sr. Marqués de Villaviciosa de Asturias expuso la conveniencia de que se estudie detenidamente el problema de la madera de mina, ya incluido en el Cuestionario, y que tan íntimamente se relaciona con la repoblación de los montes, de trascendental importancia para la riqueza del país.

Y se levantó la sesión, redactándose la presente acta, que firmo con el Visto Bueno del Sr. Presidente Aniceto Sela.

ACTA DE LA 1.ª SESIÓN, CELEBRADA EL DÍA 6 DE MAYO DE 1924 EN LOS SALONES DE LA CAMARA DE COMERCIO, EN EL PALACIO DE LA BOLSA DE MADRID

Se abrió la sesión a las cinco y media de la tarde bajo la presidencia de D. Antonio Lucio-Villegas, Director Gerente de la Sociedad Duro-Felguera. Con el Sr. Lucio Villegas ocupan la presidencia los Sres. Ortiz de la Torre, representante de la «Sociedad Hullera Española», Alvarez Velluti y Arias, representantes de la cuenca minera de León; Ibrán, de la Cámara Minera de Asturias, y actúan como Secretarios los de las Patronales de Mineros de Oviedo y Palencia Sres. Rico Avello y Díaz Caneja.

Presentes a la primera parte de la sesión los Sres. Berriatua, Ortiz de la Torre, Cortés, Modroño, Fuente, Navarro, Peña (D. Manuel), Merello (D. Eduardo), Orueta, Beaumont, Ibrán, Díaz Caneja, Lucio Villegas, Conde de Torre Isabel, González (D. Luis), Sánchez Pescador, Sancho (D. Manuel), González (D. Victoriano), Suárez Pazos, Bourbon, Alvarez Arias, Gondra, Linnartz, Velluti, Felgueroso Figar, González (D. Antonio), Rotaèche, Sela (D. Luis), Rico, Campomanes, Fernández (D. Francisco), Heredia, Gortazar, Barba, Alvarez (D. Luis), Ferrer y Conde de Mieres. Por los Sres. Secretarios se dió cuenta de que están representadas en la Asamblea las siguientes entidades:

RELACIÓN DE ENTIDADES REPRESENTADAS EN LA ASAMBLEA HULLERA NACIONAL

| Entidades | Representantes |
|--|------------------------------------|
| Cámara Oficial Minera de Asturias. | D. Matías Ibrán y Cónsul. |
| Cámara Oficial Minera de León.... | Sr. Canseco. |
| Cámara Oficial Minera de Palencia. | D. Juan D. Caneja. |
| Cámara Oficial Minera de Córdoba. | Sr. Bourbon. |
| Cámara Oficial Minera de Ciudad Real..... | Sr. de la Peña. |
| Cámaras Mineras de Cataluña.... | Excmo. Sr. Conde de Figols. |
| Asociación Patronal de Mineros Asturianos..... | Sres. Lucio-Villegas y Rico Avello |

| Entidades | Representantes |
|---|--|
| Asociación de Explotaciones Mineras de Asturias | Sr. D. José Fuente. |
| Agrupación de Patronos mineros de la línea de La Robla..... | Sr. Benito del Valle. |
| Sdad. Metalúrgica Duro-Felguera.. | Excmo. Sr. Marqués de Urquijo; Sr. Manella; Sr. Sánchez Pescador, y Sr. González (don Luis). |
| Sociedad Hullera Española | Sr. D. Alfonso Ortíz de la Torre. |
| Sociedad Anónima Fábrica de Mieres | Excmos. Sres. Marqués de Villaviciosa de Asturias y Conde de Mieres, y Sr. Linnartz. |
| Sociedad Hulleras del Turón..... | Sr. D. Eduardo Merello. |
| Sociedad Hulleras de Riosa..... | Sr. Sela. |
| Minas de Tres Amigos..... | Id. |
| Vda. e Hijos de I. Fernández Figaredo | Id. |
| Sociedad Industrial Asturiana | Sr. D. Ramón Suárez Pazos. |
| Sociedad Minera del Caudal y del Aller | Id. |
| Compañía Carbones Asturianos... | Sr. Rotaeche. |
| Sociedad Carbones de la Nueva... | Sres. Ballesteros y Navarro. |
| Sociedad Coto del Musel..... | Sr. López Oñate. |
| S. A. Carbones San Vicente..... | Sr. Felgueroso Figar. |
| Minas de Carrio..... | D. Joaquín Velasco. |
| Sociedad Nespral y Compañía | D. Dionisio Nespral. |
| Sociedad Dionisio F. Nespral y C. ^a | D. Juan Nespral. |
| Minas de don Cándido Blanco..... | D. Manuel Rico Avello. |
| Hulleras de Veguin y Olloniego ... | D. Luis Sela. |
| Sociedad Minas de Teverga..... | Sr. Benito del Valle. |
| Sociedad Solvay y Compañía | D. Manuel Sancho. |
| Sociedad Hulleras del Pontico..... | Sr. Lucio-Villegas. |
| Sociedad Orueta e Ibrán..... | Sr. D. Francisco de Orueta. |
| Sociedad Ortiz Sobrinos..... | D. Luis Alvarez |
| Real Compañía Asturiana de Minas. | Sr. Sancho y Gala. |
| Mina Riquela | Sr. Heredia. |
| Sección Maderas de la Patronal de Asturias | Sr. González Aller (D. Antonio). |
| Sociedad Hullera Vasco-Leonesa.. | D. Manuel Peña. |
| Minero Siderúrgica de Ponferrada.. | Excmo. Sr. Conde de los Gaitanes, y Sr. Alvarez Velluti. |
| Hulleras del Sabero y Anexas | Sr. Gondra. |
| Minas de D. Dionisio González.... | Sr. González (D. D.) |
| Minas de D. Victoriano González.. | Sr. González (D. U.) |
| Antracitas de Brañuelas..... | Sr. A. Velluti. |
| Hulleras del Coto Cortés | Sr. Cortés. |
| H. de Teófilo Alvarez..... | D. José Alvarez Arias. |
| Campomanes y C. ^a | Sr. Campomanes. |
| Cantabro Bilbaina..... | Sr. Ferrer. |
| Antracitas de Palencia | Sr. Díaz Caneja. |
| Sociedad Minera de San Luis..... | Id. |
| Sociedad Minera Castilla la Vieja.. | Id. |
| Sociedad Hulleras de Velilla..... | Id. |
| Minas de D. I. Modroño..... | Sr. Modroño (D. Juan Luis). |
| Minero Industrial Leonesa..... | |

| Entidades | Representantes |
|---|--|
| Sociedad Carbonera Española.... | Sr. Ortíz de la Torre. |
| Compañía Minero Anglo-Hispana.. | Excmo. Sr. Conde de Velayos y D. Gonzalo Barba. |
| Compañía Carbonífera «La Calera» | Id. |
| Compañía Carbonífera del Ebro... | D. Antonio Solares. |
| Sodad. Minero-Metalúrgica de Pe- ñarroya | Sr. Bourbón. |
| Pedro Oromi y Compañía..... | Sr. Oromí. |
| Minas de Peguera y Berga..... | Excmo. Sr. Conde de Figols. |
| Sociedad Mina de San Francisco de Puertollano..... | D. Luis de la Peña. |
| Minas de Ultrillas..... | Sr. Baselga. |
| Electro Carbonera y Mina..... | Excmo. Sr. Conde de Valma- seda. |
| San Vicente de Puertollano..... | D. Federico de Echevarría. |
| Hulleras del Esla..... | |

Aparece en su totalidad representada o adherida la totalidad de la producción hullera nacional. El Sr. Presidente, después de saludar a los señores Asambleístas, y de recordar las crisis y dificultades que la industria hullera ha tenido en los últimos años, agravadas por los perjuicios derivados del Tratado de Comercio con Inglaterra que los Gobiernos han querido atenuar manteniendo, rectificadas, las primas a los carbones, hace presente que derogado el régimen de primas por Real Decreto de Diciembre último en cuyo preámbulo, reconociendo el carácter e interés público de la industria del carbón y la necesidad nacional de intensificarlo, se ofrece un plan de nuevas compensaciones que no graven directamente al Tesoro público, se imponía la necesidad de la celebración de la presente Asamblea para estudiar y ofrecer a los Poderes públicos unas Bases meditadas para el desarrollo de aquel plan de posibles protecciones del Estado. A eso responde y ese es el objeto principal de la Asamblea.

El Sr. Lucio desarrolla a continuación el Tema 1.º del Cuestionario sobre «Medidas más convenientes para aumentar el consumo de carbón en España».

El trabajo del Sr. Lucio fué aprobado por aclamación y aplaudido por los señores Asambleístas.

El Sr. Ortiz de la Torre, hizo uso de la palabra para felicitar al Sr. Lucio por su interesante y notabilísimo trabajo y para proponer a la Asamblea que a las conclusiones corres-

pondientes se añade la relativa al rápido desarrollo y establecimiento de «la Red nacional de electricidad».

El Sr. Orueta, manifiesta que como todavía no se ha hecho el estudio definitivo de la Red, podría redactarse la conclusión que propone el Sr. Ortiz de la Torre, diciendo así: «Se pedirá al Gobierno que active el estudio definitivo para la instalación de la Red general única de electricidad puntualizando los sectores en que desde luego puede desarrollarse»

La Asamblea así lo acuerda, añadiéndose esta nueva conclusión a la de la Ponencia del Sr. Lucio, resultando en definitiva, votadas como Conclusiones de la misma, las siguientes:

1.^a La mejor garantía del aumento del consumo de carbón en España está en la rigurosa conservación de un régimen arancelario bien entendido que conduzca al fomento y desarrollo de las industrias españolas sin que con ningún pretexto pueda ser falseado.

2.^a Otro medio para conseguir un importante aumento en el consumo de carbón sería la realización de la proyectada «Red nacional para la distribución y transporte de energía eléctrica». La Asamblea solicita del Gobierno que ordene con urgencia el estudio definitivo de la mencionada Red y que se de comienzo a la construcción por lo menos de aquellos sectores que permitirían la explotación de minas metálicas, hoy improductivas, al amparo que habría de obtenerse en el precio del fluido.

A continuación el Sr. Ibrán lee la Ponencia del Ingeniero Sr. Viedma, relativa a «Medidas para limitar la importación de carbón extranjero».

El trabajo fué aprobado por unanimidad, e igualmente fueron aprobadas las siguientes Conclusiones, que comprenden también la materia del Tema 5.º sobre «Efectividad del consumo del carbón nacional por los servicios públicos».

CONCLUSIONES

Primera.—Que las Compañías de Ferrocarriles y las de Navegación subvencionadas por el Estado que con arreglo a la R. O. de Fomento de 13 de Diciembre de 1921 y a las de

5 y 6 de Junio de 1922, están obligadas a consumir carbones nacionales, cumplan estrictamente lo dispuesto; y que, en caso de incumplimiento, se proceda contra ellas, retirándoles la subvención o auxilio que por cualquier concepto perciban. Un organismo del Ministerio de Fomento, con intervención de una representación hullera, se encargaría de la inspección y control que a este efecto sean necesarios.

Segunda.—Que sea eficazmente obligatoria para la Marina de Guerra la adquisición de carbón español para abastecimiento de sus buques y arsenales, determinándose rápidamente las condiciones en que deben hacerse los suministros. A este efecto se crearía una Comisión técnica, de la que formará parte una representación hullera, para el estudio y determinación de las características de los combustibles en sus diferentes aplicaciones, la clasificación de las minas que los producen y las modificaciones que pudieran introducirse en los hogares de las calderas para su adaptación a los combustibles nacionales. También informaría sobre la creación de depósitos en lugares adecuados para la más fácil provisión y abastecimiento de los buques.

Tercera.—Solicitar la caducidad de las concesiones de los depósitos flotantes establecidos al amparo del R. D. de Marzo de 1900.

Cuarta.—En el caso de que no sea factible la obtención de esa caducidad, que garantice el cumplimiento de las condiciones anejas a la concesión, otorgando intervención a los productores españoles en la comprobación y vigilancia de esos depósitos.

Quinta.—Derogación de la R. O. fecha 6 de Noviembre de 1921, por la cual se autorizó a los vapores pesqueros para consumir carbón extranjero sin pago de derechos, asimilando su navegación a la navegación de altura.

Seguidamente el Sr. Ortíz de la Torre, lee las ponencias redactadas por los Sres. Huídobro y Quintana, sobre los temas 3.º y 4.º del Cuestionario, sobre tarifas especiales ferroviarias y diferenciación de las tarifas al interior según se trate de carbones nacionales o importados.

El Sr. Ortíz de la Torre, después de presentar y razonar una enmienda al tema 3.º resume y propone las siguientes

CONCLUSIONES

Primera.—Para la confección de las nuevas tarifas ferroviarias de transporte de carbones nacionales, se tomarán como base las tarifas especiales combinadas, que fueron suprimidas. Su elevación, en el grado que se juzgue indispensable para la vida de las empresas transportadoras, se hará respetando siempre la proporcionalidad que guardaban para los distintos recorridos, líneas y destinos.

Segunda.—En general, los recargos que haya necesidad de establecer en las tarifas especiales deberán hacerse en forma que implique un menor coeficiente de percepción para el transporte de los carbones nacionales desde los centros de producción a los del litoral, bien sea para consumo en el mismo puerto o para su embarque.

Tercera.—Deberá, además, tenerse en cuenta para fijar el coeficiente de percepción en cada caso, la diferencia de valor del carbón, según su clasificación en menudo, cribado, aglomerado y cok.

Cuarta.—El coeficiente de percepción de la tarifa especial aplicable a los carbones extranjeros importados y con destino a un punto del interior será siempre mayor que el aplicable en igual recorrido a carbones nacionales.

Quinta.—Durante el período en que perdure la crisis que atraviesa la industria hullera española, las tarifas especiales de transporte de carbones nacionales serán bonificadas en forma que se aproximen lo más posible en sus tipos de percepción a los que regían antes de la guerra, especialmente en las destinadas a llevar el carbón desde los centros de producción a los puertos de nuestro litoral.

Esta bonificación durará mientras no se llegue a la normalidad industrial; y el importe de ella se satisfará mediante un empréstito amortizable en 25 o 30 años, cuyo capital e inte

reses se pagarán con la anualidad que el Estado incluya en sus presupuestos sucesivos.

Sexta.—Las empresas ferroviarias, de acuerdo con el Estado, según el nuevo Consorcio, deberán realizar urgentemente las obras indispensables para asegurar el tráfico y darle toda la amplitud de que es susceptible: como la terminación de las obras de electrificación de la rampa de Pajares, creación de una estación clasificadora en la línea de León (acaso en Santibañez), establecimiento de la doble vía entre Miranda y Zaragoza, adquisición de mayor número de tractores y de vagones de ciertos tipos modernos, etc.

Y esas conclusiones fueron aprobadas, después de varias aclaraciones solicitadas por los Sres. Rotaache, Gondra y Cortes, adicionándolas con una moción del Sr. Sancho, proponiendo concretamente, como aspiración mínima, que no excedan los aumentos máximos de un 25 por ciento sobre las tarifas especiales.

Y se levantó la sesión, redactándose la presente acta.

Los Secretarios: Juan Diaz-Caneja, Manuel Rico Avello.

= 188 =

SEGUNDA SESIÓN CELEBRADA EL DIA 7 DE MAYO
DE 1924

Se abre la sesión a las 5,15 de la tarde.

Preside el Excmo. Sr. Conde de los Gaitanes.

Constituyen la Mesa los Sres. Alvarez Velluti, Lucio, Gondra, Ortíz de la Torre, Ibrán y Arias.

Actúan de Secretarios los Sres. Díaz Caneja y Rico Avello.

Se hallan presentes los Sres. Conde de los Gaitanes, Conde Figols, Lucio-Villegas, Arias, Gondra, Felgueroso Figar, Ortíz de la Torre, Ibrán, Díaz Caneja, Rico, Reina, Peña (D. M.), Oriol, Rotaeche, Navarro, Sanchez Pescador, González (D. Luis), Sancho, Velasco, Nespral, Conde de Mieres, González (D. Antonio), Suárez Pazos, Sela (D. Luis), Orueta, Gortazar, Fuente, Bourbón, Ferrer, Valle, Cortés, Ladreda, Manella, Saenz, Díaz, Partearroyo, Alvarez (don Luis), Rey y González (D. Dionisio).

Fué leída y aprobada el acta de la sesión anterior.

A continuación el Sr. Presidente concedió la palabra al Sr. Gondra, quien seguidamente procedió a dar lectura a la ponencia que lleva el núm. 6 del Cuestionario, presentada por el Sr. Peña, de la Sociedad Duro-Felguera, acerca de «Exportación de carbón y modos de hacerla factible».

La Asamblea apreció las excelencias de tan documentado trabajo, y al discutirse las Conclusiones, el Sr. Valle, en nombre de los hulleros de las cuencas del interior, recordando los estudios y acuerdos recientemente tratados cuando se habló de la misma cuestión en Noviembre último, solicitó que se vea la manera de estudiar las compensaciones que hayan de obtener las cuencas del interior si se concede a la del litoral de Asturias bonificación a la exportación.

El Sr. Lucio manifiesta que por parte de la minería de Asturias no hay inconveniente en recoger la proposición del señor Valle, pudiendo añadirse una conclusión «creando una

Comisión que estudie los perjuicios que la medida pudiera producir a las cuencas del interior y la manera de compensarlos.

El Sr. Cortes interviene para proponer que los buques destinados a la exportación tengan turnos preferentes de atraque.

El Sr. Lucio le contesta haciendo ver que ello, al perjudicar los turnos del cabotaje y principalmente el régimen de los puertos, causaría más perjuicio que beneficio a los mineros.

El Sr. Valle interviene para aclarar algunas de sus manifestaciones.

D. Luis Alvarez, en nombre de los pequeños mineros de Asturias, pide que el beneficio de compensación que se conceda a los hulleros del interior sea extensivo a los pequeños mineros de Asturias que no pueden exportar.

La Asamblea acuerda por unanimidad encargar a la Comisión dictaminadora que presente en la sesión de mañana las Conclusiones al Tema de Exportación, recogiendo y acoplado las ideas contenidas en los discursos de los oradores que han intervenido en la deliberación.

Seguidamente procedió el Sr. Lucio a desarrollar el Tema 7.º relativo a «Rebaja de las tarifas de carga en los puertos» y fué aprobada por unanimidad la siguiente Conclusión: «Los impuestos que gravan la carga y la descarga del carbón en los puertos deben ser reducidos en un 50 por 100, en tanto subsistan las circunstancias desfavorables actuales.»

El Sr. Rico desarrolló a continuación el Tema 9.º sobre «Arbitrios locales» aprobándose su trabajo y las conclusiones siguientes:

1.ª—Derogación inmediata de la R. O. de 13 de Marzo de 1920 del Ministerio de la Gobernación que autoriza a la Diputación provincial de Oviedo para establecer un arbitrio sobre los minerales.

2.ª—Publicación de una disposición legal prohibiendo a las Diputaciones y Ayuntamientos establecer arbitrios sobre la producción y el consumo de minerales de acuerdo con lo establecido por el artículo 85 de la Ley de Minas de 1859.

3.ª—Aclaración del texto del artículo 390 del nuevo Esta-

tuto Municipal, oyendo a las Cámaras Mineras a fin de acomodar las imposiciones locales al sistema tributario establecido por la Ley de Minas.

El Sr. Felgueroso Figar desarrolla, en un notable trabajo, el Tema sobre abaratamiento de la madera de mina, siendo aprobado y aprobadas por unanimidad las siguientes Conclusiones:

1.^a Que se dicten las disposiciones necesarias para que sea estudiado rápidamente en toda su amplitud el problema de la repoblación forestal.

2.^a Que siendo de 180.000 toneladas el consumo nacional de pino de Galicia y desconociéndose la importancia de la riqueza forestal de aquella región, sea derogada la disposición que autoriza la libre exportación de 30.000 toneladas anuales de puntal de pino mientras se identifica la capacidad productora de los montes del litoral gallego y se asegura su repoblación.

3.^a Que si una vez estudiada y conocida la capacidad productora de aquella región, excediese del consumo nacional, sea autorizada la exportación de la cantidad sobrante con iguales derechos que los señalados para la importación.

4.^a Que si cesare o desapareciere el consumo nacional por huelga o fuerza mayor, sea autorizada la exportación de la cantidad correspondiente al periodo de paralización del consumo nacional exento de todo gravamen a no ser el que rijan para la madera adquirida con destino al consumo nacional.

5.^a Que la exportación autorizada por las causas y en los casos y condiciones expresadas se efectuará adjudicando a cada puerto de Galicia un tonelaje proporcional a su producción y dividiendo en dozavas partes la cifra de exportación asignada a cada puerto, haciéndose el cómputo por mensualidades.

6.^a En el caso de insuficiencia de la producción forestal para atender al consumo nacional se autorizará la libre importación de la madera de mina.

7.^a Supresión del impuesto de transporte marítimo establecido sobre la madera de mina y reducción, en cuanto a la misma, de los derechos obsoletos de Aduanas.

8.^a Concesión en el Puerto del Musel de un turno fijo de atraque para la descarga de maderas de mina a la Asociación Patronal de Mineros Asturianos.

9.^a Establecimiento de tarifas especiales ferroviarias para el transporte de madera con destino a las explotaciones de las minas.

Y se levantó la sesión, anunciando el Sr. Presidente que continuará mañana a las cinco para discutir el sexto de los Temas del Cuestionario.

Los Secretarios: Manuel Rico Avello.—Juan D. Caneja.

— 308 —

TERCERA SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 8 DE MAYO
DE 1924

Se abre la sesión a las 5'20 de la tarde.

Preside el Excmo. Sr. Conde de Figols.

Constituyen la Mesa, con el Sr. Presidente, los Sres. Alvarez Arias, Lucio-Villegas, Ortíz de la Torre, Ibrán, Bourbon y A. Velluti.

Actúan de Secretarios los Sres. Díaz-Caneja y Rico Avello.

Asisten los Sres. Asambleístas D. Daniel Navarro, don Ramón Suárez Pazos, Merello (D. Eduardo), Gondra (D. R.), Oriol, Rotaache, Nespral (D. Dionisio), Orueta, Conde de Mieres, Sela (D. Luis), Peña (D. Luis de la), Ladreda, Fuente, Manella, Sánchez Pescador, Ferrer, Benito del Valle (D. L.), Linnartz, Sancho (D. Manuel), Conde de los Gaitanes, Rey (D. Manuel) González (D. Dionisio) Nespral (don Juan), Gortazar, Alvarez (D. Luis), Felgueroso Figar, González Aller (D. Antonio), Velasco (D. Joaquín), Ferrer, Reina (D. Rafael), Beaumont y D. Manuel Peña.

Fué leída y aprobada el acta de la sesión anterior.

Seguidamente la Mesa propone a la Asamblea, cumpliendo el acuerdo adoptado en la sesión de ayer, la aprobación de las conclusiones al Tema VI sobre «Exportación de carbones», redactadas por la Comisión dictaminada en los términos siguientes:

CONCLUSIONES

1.^a—Solicitar de los Poderes públicos una protección a la exportación de carbones hasta 200.000 toneladas, equivalente al derecho arancelario fijado para la importación de carbones extranjeros.

2.^a—Una Comisión de productores hulleros del interior y

del litoral señalará las compensaciones a los perjuicios posibles que la mencionada protección pudiera originar en los mercados del centro de la península a los mineros que no puedan obtener los beneficios de la exportación.

La Asamblea aprueba, por unanimidad, las Conclusiones precedentes.

Seguidamente, el Sr. Presidente concede la palabra al señor Benito del Valle (D. L.) quien desarrolló el Tema XI relativo a la «supresión del 3 por 1.000 sobre el capital».

La Asamblea acoge con visibles muestras de agrado el trabajo del Sr. Benito del Valle, y aprueba por unanimidad la siguiente conclusión:

1.^a—«Que para que pueda tener eficacia la exención del impuesto del 3 por 100 sobre el producto bruto, se suprima el impuesto del 3 por 1.000 sobre el capital, ateniéndose a los favorables informes del Ministerio de Fomento».

A continuación el Sr. Díaz-Caneja lee y amplía la ponencia sobre «Policía minera» redactada por el Sr. D. Aniceto Sela.

La Asamblea, mostrando su conformidad con las orientaciones del mencionado trabajo, aprobó los siguientes correspondientes

CONCLUSIONES

TEMA XII.—«POLICÍA MINERA»

1.^a—Ante la necesidad imperiosa de que la industria minera con su progreso creciente se armonice con las disposiciones legales y de Policía que han de regular la vida de aquella industria, se ultime y ponga en vigor el Reglamento definitivo de Policía Minera para evitar la anómala situación que le crea la legislación actual retrasada y entorpecedora de todo progreso técnico e industrial.

Concedida la palabra al Sr. Bourbon, de la Sociedad Metalúrgica de Peñarroya, expone este señor en un interesante y documentado trabajo, el Tema XIII del Cuestionario relativo «al efecto útil del trabajo y al restablecimiento de la jornada efectiva de siete horas en el interior de las minas».

La Asamblea, apreciando todo el valor del concienzudo trabajo presentado por la Sociedad Peñarroya, acordó aceptarlo y proponer y adoptar en cuanto al mismo la vigente conclusión:

1.^a—«Para la normalización de la industria hullera es indispensable alcanzar que la jornada minera útil en el interior de la mina no sea inferior a siete horas efectivas, igualándola así a la establecida en otros países.»

El Sr. Ortíz de la Torre desarrolla seguidamente el Tema XIV sobre «producción de aglomerados».

Interviene en la deliberación el Sr. Merello para rogar a la Asamblea que las medidas que se acuerden no dificulten el desarrollo en España de la destilación y producción nacional de brea, y propone, en consecuencia, que se adopten las medidas propuestas «en tanto se aumenta la producción nacional».

La Asamblea así lo acuerda, y aprueba las siguientes conclusiones:

1.^a—«Los derechos de importación de la brea, según la partida 791 del Arancel, quedarán reducidos a dos pesetas por tonelada.»

2.^a Las tarifas ferroviarias para la brea, desde un puerto español o un punto de producción española, hasta una fábrica de aglomerados, serán iguales a los del carbón español en esos mismos recorridos.

El Sr. D. Matías Ibrán lee a continuación los trabajos presentados a la Asamblea con referencia al Tema XV sobre «Habilitación de puertos».

El Sr. Benito del Valle pide la palabra para suplicar que se incluya, entre las medidas solicitadas, la habilitación del cargadero del puerto de Luchana.

Así se acuerda.

El Sr. Merello ruega a la Asamblea que preste especialísima atención a estas cuestiones relacionadas con la habilitación de los puertos carboneros, y muy principalmente al caso del puerto de San Esteban de Pravia, para la realización de cuyas obras indispensables se hallan dispuestas a contribuir económicamente las propias empresas hulleras. Pone elo-

cuentemente de manifiesto el Sr. Merello la importancia y trascendencia de estas cuestiones, y pide a la Asamblea el mayor entusiasmo para plantearlas y desarrollarlas en la seguridad de que resultarán, como ninguna, eficaces para el desarrollo de la industria hullera.

El Sr. Suárez Pazos solicita que se haga constar expresamente lo relativo al puerto de San Esteban de Pravia.

Así se acuerda, aprobándose las siguientes conclusiones:

1.^a Que se proceda con la actividad posible a la realización de los proyectos de mejora aprobados para la completa habilitación de los puertos de San Esteban de Pravia, Avilés y Musél, y en el menor plazo posible se ejecuten las obras declaradas más urgentes para ampliar su capacidad de tráfico, y así mismo se proceda a estudiar las obras necesarias en los puertos de Vigo, Santander y Luchana (Bilbao) para facilitar y abaratar las operaciones de carga y descarga de los carbones, señalando muy especialmente la urgencia de las obras necesarias del puerto de San Esteban de Pravia para cuya realización ofrecen las empresas mineras su cooperación económica.

El Sr. Presidente concede la palabra al Sr. D. José Fuente, quien seguidamente da lectura a su trabajo sobre «crédito oficial hullero».

El Sr. Navarro, aceptando sustancialmente el pensamiento del Sr. Fuente, presenta y desarrolla una enmienda adicional a la Ponencia del Sr. Fuente.

La Asamblea presta su conformidad a ambos trabajos, y aprueba la siguiente conclusión:

«El Gobierno pondrá en estudio la creación de un Organismo que facilite con el crédito hullero el desarrollo apetecible de esta industria».

El Sr. Lucio-Villegas, da cuenta a la Asamblea de una proposición de la Comisión dictaminadora, encaminada a establecer en Madrid sobre la base de la Hullera Nacional, pero dando a esta independencia.

El Sr. Merello expresa su conformidad al proyecto siempre que se incorporen a la Asociación los productores de toda

España y que se de a la Hullera Nacional caracter exclusivamente hullero.

El Sr. Lucio, manifiesta que precisamente se persiguen esas finalidades, y propone a la Asamblea que se designe una Comisión permanente formada por un representante de cada cuenca para estudiar y desarrollar el mencionado proyecto.

La Asamblea así lo acuerda, siendo designada la siguiente Comisión:

Por Asturias: D. Matías Ibrán.

- › Palencia: D. Juan Díaz-Caneja.
- › León: Sr. Alvarez Velluti.
- › Bilbao: Sr. Gondra.
- › Ciudad Real: Sr. D. Luis de la Peña.
- › Córdoba: Sr. Bourbon.
- › Cataluña Sr. Gámir.
- › Zaragoza: Sr. Baselga.

El Sr. Presidente, anuncia que la sesión de clausura se celebrará mañana a las 5,30 de la tarde bajo la presidencia del Excmo. Sr. D. Miguel Primo de Rivera, Presidente del Directorio Militar, que honrando con su asistencia a los asambleístas, quiere así demostrar la atención que el Poder público presta a la vida industrial.

Y se dió por terminada la sesión redactándose la presente acta.

Los Secretarios: Juan Díaz-Caneja.—Manuel Rico Avello.

— 808 —

España y que se da a la Hulla Nacional carácter exclusivo
mente hulla. El Sr. Lucio manifiesta que precisamente se persigue
El Sr. Lucio manifiesta que precisamente se persigue

**SESIÓN DE CLAUSURA CELEBRADA EL DÍA 9 DE
MAYO BAJO LA PRESIDENCIA DEL EXCMO. SEÑOR
PRESIDENTE DEL DIRECTORIO MILITAR**

Se abre la sesión a las 5'35 de la tarde.

Ocupa la presidencia el Excmo. Sr. D. Miguel Primo de Rivera, Presidente del Directorio Militar.

Con él se sientan en la presidencia el Excmo. Sr. Conde de Figols, el Excmo. Sr. Marqués de Urquijo, el Excmo. señor Conde de los Gaitanes, el Illmo. Sr. Director General de Minas D. J. Ruiz-Valiente, el Sr. Alvarez Velluti, el señor Ibrán (D. Matías), el Sr. Lucio-Villegas y el Sr. Alvarez Arias.

Actúan de Secretarios los Sres. D. Juan Díaz-Caneja y D. Manuel Rico Avello.

Se hallan presentes en la sesión, solemnísima por todos conceptos, las personalidades más caracterizadas en la industria nacional, y la totalidad de los mineros asambleístas.

El Excmo. Sr. Conde de Figols pronuncia breves palabras de salutación, excusa la asistencia del Excmo. Sr. Marqués de Comillas, obligado a ausentarse, y termina haciendo atinadísimas y certeras consideraciones sobre el acto, sobre el realce que le dá la presencia del Jefe del Gobierno, y sobre el las esperanzas que la industria nacional tiene en su patriótica actuación.

Seguidamente el Excmo. Sr. Presidente del Directorio Militar concede la palabra a D. Antonio Lucio-Villegas, notabilísimo ingeniero, y Director general de la Sociedad Metalúrgica Duro-Felguera, quien pronunció el siguiente interesantísimo discurso:

Excelentísimo Señor:

Señores Asambleístas:

En nombre de la Asamblea Hullera Española, integrada por todos los productores de carbón, tengo el alto honor de saludar a V. E. y de expresarle el agradecimiento de todos

por la honra que nos dispensa, viniendo a presidirnos, poniendo así de manifiesto la atención que el Gobierno presta al desarrollo industrial de España, imprimiendo alientos a la vida del trabajo único modo de conseguir un resurgimiento que haga esplendentes las potentes fuerzas que laten en el alma del pueblo español.

IMPORTANCIA DE LA ASAMBLEA

Es la primera vez Excmo. Señor, que se encuentran reunidos en una Asamblea los mineros de carbón de España.

Los estudios y trabajos que aquí han desarrollado sus elementos directores, los hombres de trabajo que consagran su vida y su esfuerzo a los duros, difíciles y delicados de la mina, del gabinete y de la armonía social, ofrecen la sensación viva de la realidad en todas sus importantes sugerencias y requerimientos.

Aquí se ha puesto de relieve la importancia de la industria del carbón, como base de la economía nacional, indispensable para el desarrollo de las demás industrias españolas, importancia y transcendencia que el Directorio Militar ha señalado en el preámbulo del Real Decreto de 23 de Diciembre último, en el que anuncia el desarrollo de un plan de incrementación de la industria hullera.

Puede decirse que la Asamblea responde realmente a las solicitudes implícitas de aquella disposición, estudiando y ofreciendo al Poder público, las bases más prácticas y eficientes, que la realidad de la industria y de la vida económica aconsejan adoptar para conseguir los fines patrióticos de gran interés nacional que se persiguen.

UN POCO DE HISTORIA

La industria hullera arrastró en España una vida languida, debido a sus condiciones iniciales, a la situación de la industria general nacional y a la poca ayuda que en sus comienzos

je fué prestada. Era evidente y notoria la mala, la deplorable situación de todas las entidades netamente hulleras, antes de la Guerra Europea.

En los años 1916 a 1920, mejoró la situación de la industria hullera nacional y perfeccionó notablemente sus medios de explotación y sus instalaciones, siendo una realidad que en este aspecto dió un verdadero paso de gigante.

Más, entonces, los Gobiernos en vez de estimular tales adelantos, aprovecharon la ocasión para establecer prohibiciones, impuestos, tributos y leyes sociales poco meditadas; encarecieron enormemente el precio de coste hoy en más de cinco pesetas en tonelada, y estancaron el desarrollo espontáneo de la industria originado por aquellas circunstancias.

En el año de 1921, empieza para la industria hullera una era de penuria. Se le presenta una crisis muy grave debida a la insuficiente protección arancelaria. El Tratado con Inglaterra agravó la situación y acentuó los perjuicios.

Cierto que aquellos Gobiernos concedieron unas primas al carbón para atenuar la crisis y evitar la paralización del trabajo en las minas, pero aquellas primas no han servido para que las Empresas mineras ganasen dinero, como lo prueban las pérdidas o escasísimos beneficios que han obtenido en los años 1922 y 1923. Las primas sirvieron únicamente para normalizar el trabajo y aumentar la producción en términos que hoy podría llenar por sí sola las necesidades del consumo nacional.

EL MOMENTO PRESENTE

No puede ofrecer peores perspectivas a la industria hullera.

El desarrollo de la producción en Alemania, como consecuencia del aumento de jornada y en Inglaterra con sus potentes reservas, traerá como consecuencia de nuevo otra invasión de carbón inglés en los mercados españoles, y una gravísima crisis para nuestras industrias, entre las cuales la más importante, la de Asturias se halla amenazada de una huelga que será enormemente perjudicial.

Que la producción hullera es indispensable para la vida de la nación, es una afirmación incontrovertible que no necesita más que enunciarse, pues no se concibe la independencia nacional y menos el aislamiento y neutralidad en que vivimos, sin contar para los casos difíciles con tan preciado elemento de vida.

La producción de combustibles no puede improvisarse: sus minas complicadas y difíciles, no son siquiera como la de los productos que le siguen en importancia, el hierro y el plomo, cuyos yacimientos permiten en la mayoría de los casos variaciones o interrupciones completas en las labores de explotación. La preparación y manipulación del carbón es costosísima y de carácter esencialmente continuo, en las que la actividad de la explotación no puede interrumpirse, porque el abandono de las capas, trae consigo en un plazo muy breve la imposibilidad material de reanudar los trabajos cuando un conflicto nacional la hiciere necesaria.

Tienden estas palabras Excelentísimo Señor, a cerrar el paso a una opinión que no por ser vulgarísima ha dejado de tener fuerza: «cierrense las minas que no pueden producir económicamente y el país vivirá mejor utilizando, sin gravamen arancelario, el carbón extranjero».

Protejase la industria sin excepción decimos nosotros, porque ella es en la vida de la nación, el honroso empleo de sus hombres y poco importará el más o el menos de esa protección que en definitiva ha de repartirse entre todos, y el dinero de la nación no saldrá de España a caño libre, para enriquecer el erario de otras naciones adquiriendo sus productos.

ESPERANZAS

La Asamblea tiene la esperanza de que las medidas de Gobierno inspiradas en las Conclusiones aquí adoptadas, en el mayor conocimiento que los que encarnan el Poder público tienen de los problemas generales, y en las sugerencias del más alto interés nacional a las que el Gobierno vive siempre atento, han de evitar que llegue a presentarse la necesidad

dolorosa, la ruinoso necesidad de disminuir la producción hu-llera nacional, de restringir el trabajo, y por el contrario, han de llevarnos a que nuestro país *IMPORTADOR* de combustible, se convierta y pase a ser seguidamente *EXPORTA-DOR* de ciertas clases de carbones.

LIGERO EXAMEN DE LAS CONCLUSIONES DE LA ASAMBLEA

A esos pensamientos responden las Conclusiones que la Asamblea eleva a los Poderes públicos.

En la 1.^a Conclusión, después de desarrollar el estudio de las medidas más convenientes para aumentar el consumo de carbón en España, atendiendo al desarrollo de las demás industrias, y a la creación sucesiva de otras nuevas, se expresa como la mejor garantía del aumento de nuestro consumo, está en la rigurosa conservación de un régimen Arancelario bien entendido que conduzca al fomento y desarrollo de las industrias españolas y en la pronta realización de la proyectada «RED NACIONAL PARA LA DISTRIBUCIÓN Y TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA.»

Demandan las Conclusiones relativas al tema II sobre limitación de la introducción del carbón extranjero, el cumplimiento por las Compañías de Ferrocarriles y las de Navegación subvencionadas de las disposiciones legales que las obligan a consumir carbones nacionales; la creación de un organismo en Fomento con intervención de los productores mineros para inspeccionar y controlar esos abastecimientos; la creación de una Comisión técnica, para asegurar y garantizar debidamente el abastecimiento obligado y efectivo de carbones nacionales a la Marina de Guerra; la caducidad de las concesiones de los Depósitos flotantes en cuanto al carbón; y la derogación de la Real Orden de 6 de Noviembre de 1921, que autorizó a los vapores pesqueros a consumir carbón extranjero sin pagar derechos arancelarios.

Las conclusiones de los Temas III y IV, demandan el restablecimiento de las Tarifas especiales ferroviarias y la

diferenciación de las Tarifas al interior de España, según se trate de carbones nacionales o importados.

La conclusión relativa a la conveniencia nacional y a los medios de hacer efectiva la exportación del carbón, sugiere al Gobierno, la posibilidad de obtenerla protegiendo con las condiciones que expresa, la exportación hasta doscientas mil toneladas con un derecho equivalente al arancelario fijado para la importación del carbón extranjero.

Para facilitar y facilitar el cabotaje nacional, justifica y demanda la conclusión del Tema VII la reducción en un cincuenta por ciento de los arbitrios locales que gravan la carga y descarga del carbón en los puertos, quedando todavía elevados en relación con el año de 1914.

La conclusión del Tema IX impone hasta por razones de justicia y de respeto a la Ley, la derogación de la Real Orden de Gobernación de 13 de Marzo de 1920, que autoriza en realidad sin quererlo a la Diputación Provincial de Oviedo para gravar los minerales y la industria minera, cosa que prohíbe expresamente el art. 85 de la Ley de Minas y solicita que en cumplimiento del sistema tributario especial establecido por esta Ley, se prohíba por Real Orden a Diputaciones y Ayuntamientos, establecer arbitrios sobre la producción y consumo de minerales.

La conclusión del Tema X, expresa aquellas medidas indispensables para asegurar y abaratar el abastecimiento de madera a las minas y la repoblación forestal.

Razona y justica la conclusión del Tema XI la necesidad de suprimir el impuesto del tres por mil sobre el capital, si ha de tener eficacia la exención del tres por ciento sobre el producto bruto.

Demanda la conclusión XII, la necesidad y la urgencia de regular la Policía Minera en armonía con los adelantos de la minería, de manera que no sea obstáculo a su desenvolvimiento.

Plantea la conclusión relativa al Tema XIII, la necesidad de igualar la jornada efectiva legal en los trabajos subterráneos de nuestras minas a la que se efectúa en las minas más privilegiadas del resto del mundo, haciendo así posible la in-

tensificación del efecto útil y el aumento de la producción con beneficio para el obrero.

Propone la conclusión del Tema XIV aquellas medidas que permitirán aumentar en España la fabricación de briquetas y aglomerados.

Tiende la conclusión del Tema XVI al planteamiento del estudio de un problema tan interesante como el del Crédito hullero, cuya transcendencia no hay para que encarecer.

Y finalmente pide la Asamblea al Gobierno que se proceda con la actividad posible a la realización de los proyectos de mejoras aprobados para la completa habilitación de los puertos de San Esteban de Pravia, Avilés, Gijón-Musel y para que en el menor plazo posible sean ejecutadas las obras declaradas más urgentes para ampliar su capacidad de tráfico, y que así mismo se procede a estudiar las obras necesarias en los de Vigo, Santander y Luchana-Bilbao, para facilitar y abaratar las operaciones de carga y descarga de carbones, señalando muy especialmente el caso del puerto de San Esteban de Pravia, puerto natural de las importantísimas cuencas de Mieres y Aller para cuyas obras inmediatas ofrecen su ayuda y su cooperación económica las propias empresas hulleras.

Tales son Excmo Sr., a grandes rasgos las conclusiones aprobadas por la Asamblea y que íntegramente han de ser elevadas documentalmente, pero en nombre de la Asamblea yo os trasmito el ruego de los asambleístas de que para compulsarlas con la realidad de una industria como la hullera en la que trabajan sesenta mil obreros españoles y en la que están instalados los adelantos de la técnica, os dignéis visitar aquellas cuencas en la seguridad que saldrá recomfortada vuestra fe en los destinos de España y de que mejor que nosotros y mejor que nuestras Conclusiones sabréis inspirar la adopción de las medidas del Poder Público que demanda el resurgimiento industrial de España.—He terminado.

Este discurso documentadísimo fué objeto de calurosas felicitaciones y aplausos.

El Excmo. Sr. D. Miguel Primo de Rivera se levanta para hacer uso de la palabra.

Todos los asambleístas se ponen en pie, y le aplauden. El Sr. Primo de Rivera les ruega que vuelvan a sentarse.

El Sr. Primo de Rivera saluda en párrafos elocuentes a los Asambleístas a quienes manifiesta que su presencia es testimonio del interés que le merece el incremento de toda la riqueza nacional, en la que la minería ocupa un lugar preferente. Añade que la resolución y estudio de tal problema, íntimamente ligado con el de transportes y navegación, será seguramente resuelto en su día y acaricia la esperanza de que vencidas las dificultades que se oponen a la resolución inmediata de tan compleja materia llegaremos a la progresiva independencia a que tenemos derecho.

Promete que tanto él como sus compañeros de Directorio han de estudiar las Conclusiones de la Asamblea, escogiendo aquellas que seguidamente se puedan llevar a la práctica y poniendo en estudio aquellas otras que lo exijan, para encararlas en la realidad.

Acepta la invitación para visitar las cuencas mineras y confía que, adquiriendo con esa visita el conocimiento de esa materia, no tardarán en ser un hecho las aspiraciones de los hulleros españoles, a los que saluda efusivamente, dando por clausurada la Asamblea.

Una salva de aplausos acoge las últimas palabras del Excmo. Sr. Marqués de Estella, quien seguidamente levanta la sesión, y abandona el local rodeado de los asambleístas.

Y se redactó la presente acta que como Secretarios extendemos y firmamos.—Juan Díaz-Caneja.—Manuel Rico Avello.

EXPOSICIÓN ELEVADA AL EXCMO. SR. PRESIDENTE
DEL DIRECTORIO MILITAR, CON LAS CONCLUSIO-
NES QUE LA ASAMBLEA HULLERA NACIONAL ELE-
VA A LOS PODERES PÚBLICOS

Excmo. Sr. Presidente del Directorio Militar:

Excelentísimo Señor:

La Asamblea Hullera Nacional, reunida en Madrid e inte-
grada por todos los productores mineros de España, acordó,
por unanimidad, después de las correspondientes deliberacio-

EXPOSICIÓN ELEVADA AL EXCMO. SR. PRE-
SIDENTE DEL DIRECTORIO MILITAR, CON LAS

CONCLUSIONES

QUE LA ASAMBLEA HULLERA NACIONAL
ELEVA A LOS PODERES PÚBLICOS

que la producción hullera es indispensable para la vida
de la nación, es una afirmación incontrovertible que no necesi-
ta más que enunciar, pues no se concibe la independencia
nacional y menos el aislamiento y neutralidad en que vivimos,
sin contar para los casos difíciles con tan preciado elemento
de vida.

La demostrada la Asamblea que es perfectamente real la
grave crisis que esta industria viene padeciendo por cau-
sas externas que le son ajenas y que por sí sola no puede do-
minar.

La producción de carbones minerales, no puede improvi-
sarse sus técnicas complicadas y difíciles, no son siquiera como

EXPOSICIÓN ELEVADA AL EXCMO. SR. PRESIDENTE
DEL DIRECTORIO MILITAR, CON LAS CONCLUSIO-
NES QUE LA ASAMBLEA HULLERA NACIONAL ELE-
VA A LOS PODERES PÚBLICOS

Excmo. Sr. Presidente del Directorio Militar.

Excelentísimo Señor:

La Asamblea Hullera Nacional, reunida en Madrid e integrada por todos los productores mineros de España, acordó, por aclamación, después de las correspondientes deliberaciones, elevar respetuosamente a Vucencia las Conclusiones que se acompañan, justificado resumen de las aspiraciones y necesidades de la industria hullera nacional que pueden servir de base a las determinaciones del Poder público para resolver el problema, acelerando el resurgimiento de las industrias españolas.

La Asamblea ha revelado, Excmo. Señor, que los mineros españoles se hallan perfectamente identificados en sus aspiraciones y que sus necesidades no son particulares ni regionales, afectando igualmente a todas las cuencas hulleras de una manera general.

Ha demostrado la Asamblea que es perfectamente real la gravísima crisis que esta industria viene padeciendo por causas externas que le son ajenas y que por sí sola no puede dominar.

Que la producción hullera es indispensable para la vida de la nación, es una afirmación incontrovertible que no necesita más que enunciarse, pues no se concibe la independencia nacional y menos el aislamiento y neutralidad en que vivimos, sin contar para los casos difíciles con tan preciado elemento de vida.

La producción de carbones minerales no puede improvisarse: sus minas complicadas y difíciles, no son siquiera como

las de los productos que le siguen en importación, el hierro y el plomo, cuyos yacimientos permiten en la mayoría de los casos, variaciones é interrupciones completas en las labores de explotación. La preparación y manipulación de carbón es costosísima y de caracter esencialmente continuo, en las que la actividad de la explotación no puede interrumpirse, porque el abandono de las capas trae consigo en un plazo muy breve la imposibilidad material de reanudar los trabajos cuando un conflicto nacional lo hiciese necesario.

Tienden estas manifestaciones, Excmo. Sr., a cerrar el paso a una opinión que no por ser vulgarísima ha dejado de tener influencia perniciosa: «Cierrense las minas que no pueden producir economicamente y el país vivirá mejor consumiendo sin gravamen arancelario el carbón extranjero».

Protéjase la industria sin excepción decimos nosotros, porque ella es en la vida de la nación el honroso empleo de sus hombres, y poco importará el más o el menos de esa protección que en definitiva ha de repartirse entre todos, y el dinero de la nación no saldrá de España a caño libre para enriquecer el erario de otras naciones adquiriendo sus productos.

La historia de la crisis de la industria hullera abarca el período casi completo de su existencia. Ha necesitado siempre para vivir la protección del Estado. Las raquíticas condiciones de sus yacimientos, cuyos fenómenos geológicos formidables han multiplicado las fallas, roturas y plegamientos hacen muy costosa y muy difícil su explotación. Fenómenos geológicos que la naturaleza ha prodigado en nuestra península han determinado igualmente una topografía accidentadísima que presenta los más bellos panoramas, pero que encarece extraordinariamente los transportes con sus difíciles vías de comunicación.

De esas dos primordiales dificultades se deduce necesariamente el encarecimiento del carbón en los centros de consumo donde ha de luchar con carbón extranjero como el inglés y el americano, producido en condiciones completamente distintas por la regularidad de sus yacimientos y la facilidad de sus transportes.

Ateniéndonos al valor del carbón en la zona litoral española donde la industria se halla más desarrollada y es más pujante la competencia con el carbón extranjero, nos encontramos igualmente en condiciones de inferioridad porque el transporte desde los puertos asturianos se halla fuertemente afectado por las deficientes condiciones de carga y turnos de atraque de los buques carboneros, con el encarecimiento correspondiente de los fletes.

Además, el precio de costo del carbón se halla gravado, aparte de los impuestos generales del Estado, por las Juntas de Obras y aun por las Diputaciones y Ayuntamientos, infringiéndose por estos últimos el sistema tributario establecido por la Ley de Minas y los derechos que a la minería concede el artículo 85 de este Cuerpo legal. Y es curioso observar como esas Corporaciones argumentan generalmente excusando el grávamen en atención a la pequeña cuantía del mismo, hecho cierto en algunos casos, sin que sea menos cierto que la suma de todas esas pequeñas gavelas que actualmente se imponen al carbón ascienden a la respetable cifra de cinco pesetas en tonelada aproximadamente.

La mayor parte de esos arbitrios son relativamente recientes, y a pesar de que su creación se halla prohibida por el artículo 85 de la Ley de Minas, es lo cierto que esta disposición legal viene vulnerándose e infringiéndose sin compasión. En el nuevo Estatuto Municipal se autoriza a los Municipios para recargar el 3 por 100 del impuesto del producto bruto, impuesto que si hoy no afecta al carbón, afecta al hierro y demás minerales, constituyendo un síntoma, un principio, una amenaza de nuevas gavelas para la industria hullera.

Si a la cifrada cuantía de las tributaciones mencionadas se añade el perjuicio derivado del Tratado de Comercio con Inglaterra al rebajar el Arancel desde 7,50 a 4 pesetas por tonelada, aparece y resulta gravado en 10 pesetas el precio de coste de la tonelada de carbón por la influencia de los mencionados factores de Gobierno.

La prima de compensación que anteriores gobiernos esta-

blecieron no llega a dos pesetas por tonelada, resultando ciertamente escasa para los fines con ella perseguidos.

Las conclusiones que la Asamblea eleva a Vucencia no se refieren a auxilios directos del Estado que representen sacrificios para el Tesoro público.

La protección compensadora para la exportación equivale a una limitación de la importación de carbón extranjero, pudiendo ocasionar una disminución por este concepto del ingreso de Aduanas, unicamente cuando la cantidad importada excediese de las 750.000 toneladas convenidas con Inglaterra.

El auxilio que se pide para la habilitación adecuada de los puertos de embarque es el normal, ofreciéndose la cooperación económica de los productores mineros para las obras necesarias del puerto de S. Esteban de Pravia.

La supresión de los arbitrios provinciales y locales no afecta al Tesoro del Estado, no lo necesitan las Corporaciones que los crearon, y pueden sustituirse fácilmente con otras fuentes de ingresos.

La reducción de los derechos de Aduana de la madera de mina no perjudica al Tesoro público porque siendo el derecho actual prohibitivo no hay de hecho ingreso alguno por ese concepto.

Y en cuanto a los derechos arancelarios de la brea, se ha padecido un error al tomar la unidad de 100 kilogramos como tipo, en lugar de la tonelada métrica.

Este gravamen se subordina a la producción nacional del mencionado producto, que puede y debe obtenerse en mayor escala cuando nuevas industrias de destilación de carbones sean capaces de llenar las necesidades de la producción de aglomerados de carbón.

En cuanto a las tarifas ferroviarias de transporte se proponen soluciones equitativas, en consonancia con las orientaciones del Consejo Ferroviario, para el restablecimiento de las tarifas especiales, hoy suprimidas, y que en cuanto al transporte del carbón han experimentado un aumento del 100 por 100.

Acerca del consumo de carbón nacional por los Ferroca-

riles y por la Marina de Guerra, no es pedir demasiado que se cumplan las Leyes correspondientes, siendo verdaderamente doloroso, en lo que se refiere a la Marina de Guerra que tengamos que señalar una vez más la resistencia sistemática que ofrece al aprovisionamiento nacional, a pesar de los preceptos terminantes de la Ley de 1907 que imponen el consumo de carbón nacional, excepto en la navegación de altura, navegación que raramente efectúan los buques de guerra.

Los trabajos de la Asamblea han demostrado claramente que la producción hullera es suficiente para satisfacer las necesidades nacionales, en cantidad y en calidad, y que el desarrollo industrial del país depende exclusivamente de la industria carbonera, por ser el carbón la primera materia indispensable para su trabajo y para su desarrollo.

Inglaterra, Alemania y los Estados Unidos son los países industriales directores del mundo gracias a sus yacimientos de carbón.

Influyen muy directamente en el encarecimiento del costo del carbón, por entrar en su composición en una proporción del 75 por 100, el costo de la mano de obra, y si bien el rendimiento obrero, que había descendido durante la guerra europea, hasta límites inconcebibles, ha ido restableciéndose gradualmente, no es posible alcanzar su cifra normal por la disminución de la jornada que en el interior de las minas siendo legalmente de siete horas, resulta practicamente de cinco horas y media escasas. Esto nos coloca en una situación de inferioridad respecto a la producción extranjera, ya que en todos los países la jornada es mayor a pesar de ser muy superiores las condiciones de sus yacimientos.

La efectividad de la jornada de trabajo permitirá restablecer el efecto útil, siendo condición indispensable para que pueda desarrollarse la minería del carbón en condiciones normales.

Nuestras condiciones naturales no nos permitirán nunca alcanzar una hegemonía industrial, pero no es mucho pretender el satisfacer las necesidades del país con los elementos de que disponemos, ya que ello es posible, evitando así la

actual dependencia y subordinación industrial de otras naciones que se preocuparon más que la nuestra de la utilización de sus riquezas.

Fomentando todas las industrias se fomentará la industria hullera, y especialmente si se intensifican aquellas que más directamente influyen en el consumo de carbón. Nos referimos especialmente a los Ferrocarriles, a la Industria Siderúrgica y a las industrias eléctricas que consumen más de la mitad de la producción hullera nacional.

Es de todos sabido que en España hay escasez de comunicaciones ferroviarias; todos llevamos varios lustros oyendo hablar de la construcción de nuevas líneas, pero el hecho es que nuestra cifra de 15.000 kilómetros de vías férreas nunca aumenta y que los pequeños ferrocarriles construidos en los últimos años, no han contribuido a mejorar sensiblemente nuestros medios de circulación,

«Claro que en un país como España rodeado de mares, con una costa abrupta y una meseta central alta y poco propicia por sus condiciones naturales al desarrollo de grandes industrias, no es posible pensar que las líneas ferroviarias alcancen el desarrollo que en Francia o en Inglaterra; pero de todos modos, no es dable imaginar que continuemos más tiempo sin aumentar la red ferroviaria y hay que suponer, por tanto, que la cifra de un millón 600.000 que consumen los ferrocarriles ha de experimentar, en fecha no muy lejana, un aumento al que no será seguramente obstáculo la proyectada electrificación de gran parte de nuestras redes, puesto que ya electrificación ha de llevar consigo el establecimiento de grandes centrales térmicas de reserva en las que han de consumirse nuestros combustibles inferiores después de ser privados, por destilaciones previas, de substancias orgánicas de enorme valor desde el punto de vista industrial.

No cabe duda que todo lo que suponga aumento de vías ferroviarias ha de traducirse inmediatamente para la industria carbonera en un aumento del consumo del carbón, no solo de una manera directa sino también por el aumento de riqueza industrial que indirectamente produce.

■ España, con sus extensos y bien conocidos criaderos de

minerales de hierro, ofrece ancho campo al desarrollo de la industria siderúrgica y sin embargo hemos sido y somos tributarios del Extranjero en todas las ramas de los productos férreos. Siempre se ha atribuido a la escasez y mala calidad de nuestros carbones esa triste dependencia; pero afortunadamente, un mejor conocimiento de nuestros recursos y una perfección cada vez mayor en nuestros procedimientos preparatorios nos ha permitido ya desterrar, en la casi totalidad de las fábricas siderúrgicas españolas el empleo de carbones extranjeros y hoy día no ya los hornos altos de Asturias, en los que nunca ardió una tonelada inglesa, sino los Altos Hornos de Bilbao y Santander y hasta el nuevo horno de Sagunto encierran en su seno, el cok asturiano reductor de la tierra roja española, que vencedor de viejos prejuicios, vindica su fama y prueba que, bien fabricado y mezclados los carbones en forma apropiada, puede luchar con los coks tan renombrados de Newcastle y Cunnerville.»

«La riqueza y buenas condiciones de los minerales de hierro españoles son bien conocidas en el mundo entero; las reservas perfectamente reconocidas de mineral de hierro, con más de 45 por 1000 de Fe, pasan de 750 millones de toneladas a más de una reserva tres veces mayor, por lo menos, de otros minerales más pobres, lo cual permite asegurar que la industria siderúrgica ha de experimentar en fecha próxima una mejora importante en nuestro país.»

Cabe esperar que el camino tan valientemente emprendido por la Sociedad Siderúrgica del Mediterráneo levantando en la bella costa levantina, cerca de Valencia, su monumental fábrica capaz de producir 150 mil toneladas de productos laminados ha de ser seguido por las otras fábricas siderúrgicas, y pronto hemos de ver reducirse a nada la importación de productos férreos en España con la ventaja consiguiente para los productores de mineral de hierro y de carbón y para nuestros obreros que podrán utilizar sus energías en trabajo tan noble y viril como el de transformar, manejar y pulir el hierro.»

Es necesario, sin embargo, llamar, en este lugar, la atención sobre el peligro que encerraría para nuestra producción

nacional cualquiera concesión que disminuyera la barrera arancelaria que hoy protege la industria siderúrgica y a cuyo amparo y protección auguramos un formal desarrollo de esta industria tan necesario para el consumo de carbón; gran mal fué para la economía nacional las facilidades y reducción de derechos arancelarios que disfrutaron hace tiempo determinadas empresas ferroviarias pues contribuyeron, en gran escala, al estancamiento y escaso desarrollo tanto en la siderurgia como de la industria hullera española; por eso hoy, ante el peligro que se ha señalado muy ostensiblemente estos días, de constitución de Sociedades pseudo españolas con tendencia a introducir en España gran cantidad de productos terminados fabricados en el extranjero, debemos, como productores de carbón levantar nuestra voz y hacer constar nuestra protesta contra cualquier intento de rebaja de los derechos arancelarios que han de originar como decimos el que, en fecha próxima, podamos contar con un aumento importante de consumo de carbón.

Al iniciarse la fiebre de la construcción de los saltos de agua, fué opinión casi general que el consumo de carbón, en nuestro país, sufriría un rudo golpe y que pronto se habría de notar sus efectos en todas las cuencas hulleras productoras. No puede negarse que así ocurrió al principio, en algunas zonas, y muy especialmente en Cataluña; pero justo es confesar que las instalaciones a vapor en Cataluña reunían malísimas condiciones de rendimiento y que se imponía el sustituirlas por energía eléctrica aunque se hubieran efectuado las instalaciones hidráulicas y al haberse efectuado no hubiera dejado igualmente de notarse la disminución del consumo de combustible consecuencia de la mejoría general de la instalación.

El hecho indudable es que la marcha en estos diez últimos años de las instalaciones hidroeléctricas de España ha puesto de manifiesto que todas estas instalaciones necesitan forzosamente una gran instalación térmica de reserva que permita no solo atender la gran disminución de la potencia disponible en las épocas de estiaje sino también prever las averías que puedan sobrevenir en las líneas de enlace de los saltos con

los centros de consumo; esta necesidad del consorcio de las centrales térmicas con las hidráulicas es mayor cada día y más grande cada vez el predominio de la central térmica por que los nuevos saltos son cada vez más caros y más irregulares y más alejados de los centros de consumo y en cambio las centrales térmicas gracias a los adelantos incesantes que obtienen en los rendimientos de calderas y turbinas producen la energía eléctrica a un precio cada vez menor y mucho más si pueden ser instaladas en la proximidad de cuencas hulleras o de zonas ligníferas de escaso valor.

La destilación de los carbones inferiores a abaja temperatura y el empleo del semi-cok obtenido como combustible pulverizado son dos instalaciones de las que es dable esperar aun una enorme ventaja sobre los procedimientos obtenidos hoy en la producción de energía eléctrica.

El fomento por el Estado del desarrollo industrial del país es el medio más eficaz de intensificar el consumo de carbón consiguiendo el desarrollo de nuestra minería hullera nacional.

El hombre es la medida de todas las cosas dice un apotegma conocido.

El carbón es la medida de todas las industrias, decimos nosotros.

Tales son Excmo. Sr. los razonamientos con que la Asamblea desea ampliar ante Vucencia las Conclusiones que os elevamos.

Madrid, 9 de Mayo de 1924.

Por la Asamblea Hullera Nacional.—Marqués de Urquijo, Conde de los Gaitanes, Conde de Figols, A. Ortiz de la Torre, Matías Ibrán, J. Alvarez Arias y Antonio Lucio-Villegas.

TEMA I

MEDIDAS MAS CONVENIENTES PARA AUMENTAR EL CONSUMO DE CARBÓN EN ESPAÑA

CONCLUSIONES DEFINITIVAS APROBADAS

Primera.—La mejor garantía del aumento del consumo de carbón en España, está en la rigurosa conservación de un régimen arancelario bien entendido, que conduzca al fomento y desarrollo de las industrias españolas, sin que por ningún pretexto pueda ser falseado.

Segunda.—Otro medio para conseguir un importante aumento en el consumo de carbón sería la realización de la proyectada «Red nacional para la distribución y transporte de energía eléctrica». La Asamblea solicita del Gobierno que ordene con urgencia el estudio definitivo de la mencionada Red y que se dé comienzo a la construcción por lo menos de aquellos sectores que permitirían la explotación de minas metálicas, hoy improductivas, al amparo de la economía que habría de obtenerse en el precio del fluido.

TEMAS II Y V

MEDIDAS PARA LIMITAR LA IMPORTACIÓN DE CARBÓN EXTRANJERO, Y LA EFECTIVIDAD DEL CONSUMO DE CARBÓN NACIONAL POR LAS FABRICAS, LA MARINA DE GUERRA Y LAS INDUSTRIAS PROTEGIDAS

CONCLUSIONES

Primera.—Que las compañías de Ferrocarriles y las de Navegación subvencionadas por el Estado que con arreglo a la R. O. de Fomento de 13 de Diciembre de 1921 y a las de 5 y 6 de Junio de 1922, están obligadas a consumir carbones nacionales, cumplan estrictamente lo dispuesto; y que, en caso de incumplimiento, se proceda contra ellas retirándoles la subvención o auxilio que por cualquier concepto perciban. Un Organismo del Ministerio de Fomento, con intervención de una representación hullera, se encargaría de la inspección y control que a este efecto sean necesarios.

Segunda.—Que sea eficazmente obligatoria para la Marina de Guerra la adquisición de carbón español para abastecimiento de sus buques y arsenales, determinándose rápidamente las condiciones en que deben hacerse los suministros. A este efecto se crearía una Comisión técnica, de la que formará parte una representación hullera, para el estudio y determinación de las características de los combustibles en sus diferentes aplicaciones, la clasificación de las minas que los producen y las modificaciones que pudieran introducirse en los hogares de las calderas para su adaptación a los combustibles nacionales. También informaría sobre la creación de depósitos en lugares adecuados para la más fácil provisión y abastecimiento de los buques.

Tercera.—Solicitar la caducidad de las concesiones de los

depósitos flotantes establecidos al amparo del R. D. de 6 de Marzo de 1900.

Cuarta.—En el caso de que no sea factible la obtención de esa caducidad, que se garantice el cumplimiento de las condiciones anejas a la concesión, otorgando intervención a los productores españoles en la comprobación y vigilancia de esos depósitos.

Quinta.—Derogación de la R. O. fecha 6 de Noviembre de 1921, por lo cual se autorizó a los vapores pesqueros para consumir carbón extranjero sin pago de derechos, asimilando su navegación a la navegación de altura.

TEMA III

RESTABLECIMIENTO DE TARIFAS ESPECIALES FERROVIARIAS PARA EL TRANSPORTE DE CARBONES, TANTO A LOS PUERTOS COMO AL INTERIOR DE LA PENINSULA.

Y TEMA IV

DIFERENCIACION DE LAS TARIFAS AL INTERIOR, SEGÚN SE TRATE DE CARBONES NACIONALES E IMPORTADOS.

CONCLUSIONES

Primera.—Para la confección de las nuevas tarifas ferroviarias de transporte de carbones nacionales, se tomarán como base las tarifas especiales combinadas, que fueron suprimidas. Su elevación, en el grado que se juzgue indispensable para la vida de las empresas transportadoras, se hará respetando siempre la proporcionalidad que guardaban para los distintos recorridos, líneas y destinos.

Segunda.—En general, los recargos que haya necesidad de establecer en las tarifas especiales deberán hacerse en for-

ma que implique un menor coeficiente de percepción para el transporte de los carbones nacionales desde los centros de producción a los del litoral, bien sea para su consumo en el mismo puerto o para su embarque.

Tercera.—Deberá, además, tenerse en cuenta para fijar el coeficiente de percepción en cada caso, la diferencia de valor del carbón, según su clasificación en menudo, cribado, aglomerado y cok.

Cuarta.—El coeficiente de percepción de la tarifa aplicable a los carbones extranjeros importados y con destino a un punto del interior, será siempre mayor que el aplicable en igual recorrido a carbones nacionales.

Quinta.—Durante el período en que perdure la crisis que atraviesa la industria hullera española, las tarifas especiales de transporte de carbones nacionales serán bonificadas en forma que se aproximen lo más posible en sus tipos de percepción a los que regían antes de la guerra, especialmente en las destinadas a llevar el carbón desde los centros de producción a los puertos de nuestro litoral.

Esta bonificación durará mientras no se llegue a la normalidad industrial; y el importe de ella se satisfará mediante un empréstito amortizable en 25 o 30 años, cuyo capital e intereses se pagarán con la anualidad que el Estado incluya en sus presupuestos sucesivos.

Sexta.—Las empresas ferroviarias, de acuerdo con el Estado, según el nuevo consorcio, deberán realizar urgentemente las obras indispensables para asegurar el tráfico y darle toda la amplitud de que es susceptible: como la terminación de las obras de electrificación de la rampa de Pajares, creación de una estación clasificadora en la línea de León (acaso en Santibáñez), establecimiento de la doble vía entre Miranda y Zaragoza, adquisición de mayor número de tractores y de vagones de ciertos tipos modernos, etc.

TEMA VI

EXPORTACION DE CARBON

CONCLUSIONES

Primera.—Solicitar de los Poderes públicos una protección a la exportación de carbones hasta 200.000 toneladas, equivalente al derecho arancelario fijado para la importación de carbones extranjeros.

Segunda.—Una Comisión de productores hulleros del interior y del litoral señalará las compensaciones a los perjuicios posibles que la mencionada protección pudiera originar en los mercados del centro de la península a los mineros que no puedan obtener los beneficios de la exportación.

TEMAS VII Y VIII

REBAJA DE LAS TARIFAS DE CARGA EN LOS PUERTOS Y DE LOS ARBITRIOS DE LAS JUNTAS DE OBRAS

CONCLUSIONES

Los impuestos que gravan la carga y descarga del carbón en los puertos deben ser reducidos en un 50 por 100, en tanto subsistan las circunstancias desfavorables actuales.

TEMA IX

ARBITRIOS LOCALES SOBRE EL CARBÓN Y LA MADERA DE MINA

CONCLUSIONES

Primera.—Derogación inmediata de la R. O. de 13 de Marzo de 1920 del Ministerio de la Gobernación que autori-

za a la Diputación provincial de Oviedo para establecer un arbitrio sobre los minerales.

Segunda.—Publicación de una disposición legal prohibiendo a las Diputaciones y Ayuntamientos establecer arbitrios sobre la producción y el consumo de minerales de acuerdo con lo establecido por el artículo 85 de la Ley de Minas de 1.859.

Tercera.—Aclaración del texto del artículo 390 del nuevo Estatuto Municipal, oyendo a las Cámaras Oficiales Mineras a fin de acomodar las imposiciones locales al sistema tributario establecido por la Ley de Minas.

TEMA X

ABARATAMIENTO DE LA MADERA DE MINA Y REPOBLACIÓN FORESTAL

CONCLUSIONES

Primera.—Que se dicten las disposiciones necesarias para que sea estudiado rápidamente en toda su amplitud el problema de la repoblación forestal.

Seguna.—Que siendo de 180.000 toneladas el consumo nacional de pino de Galicia y desconociéndose la importancia de la riqueza forestal de aquella región, sea derogada la disposición que autoriza la libre exportación de 30.000 toneladas anuales de puntal de pino mientras se identifica la capacidad productora de los montes del litoral gallego y se asegure su repoblación.

Tercera.—Que si una vez estudiada y conocida la capacidad productora de aquella región, excediese del consumo nacional sea autorizada la exportación de la cantidad sobrante con iguales derechos que los señalados para la importación.

Cuarta.—Que si cesare o desapareciere el consumo nacional por huelga o fuerza mayor, sea autorizada la exportación de la cantidad correspondiente al periodo de paralización del consumo nacional exenta de todo gravamen a no ser

el que rija para la madera adquirida con destino al consumo nacional.

Quinta.—Que la exportación autorizada por las causas y en los casos y condiciones expresadas se efectuará adjudicando a cada puerto de Galicia un tonelaje proporcional a su producción y dividiendo en dozavas partes la cifra de exportación asignada a cada puerto, haciéndose el cómputo por mensualidades.

Sexta.—En el caso de insuficiencia de la producción forestal para atender al consumo nacional se autorizará la libre importación de la madera de mina.

Séptima.—Supresión del impuesto de transporte marítimo establecido sobre la madera de mina y reducción, en cuanto a la misma, de los derechos obvencionales de Aduanas.

Octava.—Concesión en el Puerto del Musel de un turno fijo de atraque para la descarga de madera de mina a la Asociación Patronal de Mineros Asturianos.

Novena.—Establecimiento de tarifas especiales ferroviarias para el transporte de madera con destino a las explotaciones de las minas.

TEMA XI

SUPRESIÓN DEL IMPUESTO DEL 3 POR 1.000 SOBRE EL CAPITAL DE LAS SOCIEDADES MINERAS

CONCLUSIONES

Que para que pueda tener eficacia la exención del impuesto del 3 por 100 sobre el producto bruto, se suprima el impuesto del 3 por 1.000 sobre el capital, ateniéndose a los favorables informes del Ministerio de Fomento.

TEMA XII

POLICIA MINERA

CONCLUSIONES

Ante la necesidad imperiosa de que la industria minera con su progreso creciente se armonice con las disposiciones

legales y de Policía que han de regular la vida de aquella industria, se ultime y ponga en vigor el Reglamento definitivo de Policía Minera para evitar la anómala situación que le crea la legislación actual retrasada y entorpecedora de todo progreso técnico e industrial.

TEMA XIII EFECTO ÚTIL DEL TRABAJO Y RESTABLECIMIENTO DE LA JORNADA EFECTIVA DE SIETE HORAS EN EL INTERIOR

CONCLUSIONES

Para la normalización de la industria hullera es indispensable alcanzar que la jornada minera útil en el interior de la mina no sea inferior a siete horas efectivas, igualándola así a la establecida en otros países.

TEMA XIV PRODUCCION DE AGLOMERADO. — ARANCEL DE IMPORTACION Y TARIFA FERROVIARIA DE LA BREA

CONCLUSIONES

Primera.—Los derechos de importación de la brea, según la partida 791 del Arancel, quedarán reducidos a dos pesetas por tonelada.

Segunda.—Las tarifas ferroviarios para la brea, desde un puerto español o un punto de producción española, hasta fábrica de aglomerados, serán iguales a los del carbón español en esos mismos recorridos.

TEMA XV

HABILITACION DE PUERTOS CARBONEROS

CONCLUSIONES

Primera.—Que se proceda con la actividad posible a la realización de los proyectos de mejora aprobados para la

completa habilitación de los puertos de San Esteban de Pravia, Avilés y Musel, y en el menor plazo posible se ejecuten las obras declaradas más urgentes para ampliar su capacidad de tráfico, y así mismo se proceda a estudiar las obras necesarias en los puertos de Vigo, Santander y Luchana (Bilbao) para facilitar y abaratar las operaciones de carga y descarga de los carbones, señalando muy especialmente la urgencia de las obras necesarias del puerto de San Esteban de Pravia para cuya realización ofrecen las empresas mineras su cooperación económica.

TEMA XVI

CRÉDITO HULLERO

CONCLUSIONES

El Gobierno pondrá en estudio la creación de un Organismo que facilite con el crédito hullero el desarrollo apetecible de esta industria.



TEMA XVII

HABILITACION DE PUERTOS CARBONEROS

CONCLUSIONES

Primera.—Que se proceda con la actividad posible a la realización de los proyectos de mejora aprobados para la

ÍNDICE

| | <u>Páginas</u> |
|---|----------------|
| PRÓLOGO..... | 1 |
| Antecedentes de la convocatoria: | |
| A.—Carta circular de la Hullera Nacional..... | 1 |
| B.—Convocatoria a la Asamblea..... | 4 |
| C.—Cuestionario de temas | 5 |
| Temas presentados a la Asamblea: | |
| <i>Tema 1.º</i> —Ponente, Sr. Lucio: Medios de aumentar el consumo de carbón en España | 9 |
| <i>Tema 2.º</i> —Ponente, Sr. Viedma: Medidas para limitar la importación de carbón extranjero | 25 |
| <i>Temas 3.º y 4.º</i> —Ponentes, Sres. Huidobro y Quintana: Tarifas ferroviarias para el transporte de carbones..... | 39 |
| <i>Tema 6.º</i> —Ponente, Sr. Peña: Exportación de carbones..... | 61 |
| <i>Tema 7.º</i> —Tarifas de carga y arbitrios de puertos..... | 85 |
| <i>Tema 9.º</i> —Ponente, Sr. Rico Avello: Supresión de arbitrios locales | 91 |
| <i>Tema 10.</i> —Abaratamiento de la madera de mina..... | 105 |
| <i>Tema 11.</i> —Supresión del impuesto del 5 por 1.000..... | 139 |
| <i>Tema 12.</i> —Policía Minera..... | 145 |
| <i>Tema 13.</i> —Jornada y efecto útil del trabajo..... | 151 |
| <i>Tema 14.</i> —Aglomerados. Arancel y tarifa ferroviaria de la brea. | 163 |
| <i>Tema 15.</i> —Habilitación de puertos carboneros..... | 169 |
| <i>Tema 16.</i> —Crédito oficial hullero..... | 177 |
| Actas de las sesiones: | |
| Acta de la sesión preparatoria..... | 185 |
| Acta de la primera sesión..... | 188 |
| Acta de la segunda sesión | 195 |
| Acta de la tercera sesión..... | 199 |
| Acta de la sesión de clausura | 204 |
| Exposición al Gobierno..... | 215 |
| Conclusiones definitivas de la Asamblea elevadas al Gobierno.. | 224 |