



EL METALURGICO



Órgano de la Federación Nacional
de Obreros metalúrgicos y similares de España

REVISTA MENSUAL

Redacción y Administración: Piamonte, 2, Casa del Pueblo.

PABLO IGLESIAS

El día 9 del mes actual cúmplase el segundo aniversario del fallecimiento del para todos los trabajadores de sano corazón y recta conciencia inolvidable maestro Pablo Iglesias.

Nosotros, los metalúrgicos españoles que formamos en las filas de la Federación Nacional y nos honramos con pertenecer a la Unión General de Trabajadores, glorioso organismo que el maestro fundara, nos vanagloriamos de seguir las orientaciones que en la tribuna, en la prensa, en el manifiesto, en el libro y en la conversación particular nos trazó el «abuelo».

Durante su existencia, consagrada por entero a la lucha por la redención de los oprimidos, Pablo Iglesias fué el faro luminoso que guió nuestros pasos, y ha sido tan consistente su obra, fueron tan prácticos sus consejos, delineó tan magistralmente la conducta a seguir por la organización, que era el amor de sus amores, que, aun después de fallecido, sigue siendo el guía de nuestra actuación. Las dificultades que se oponen a nuestro normal desenvolvimiento las iremos venciendo sin que nuestro ánimo decaiga. Bastará para ello que en los momentos de vacilación, si los tuviéramos, pensemos en la vida de Iglesias y en la férrea voluntad con que él sabía hacer frente a todo género de contrariedades.

Al cumplirse el segundo aniversario del fallecimiento del apóstol, prometemos solemnemente persistir en la obra por él realizada y esforzarnos en poder ostentar con justicia el título de discípulos fieles y el de continuadores voluntariosos de su magistral labor.

Pablo Iglesias no ha muerto. Vive en nuestro espíritu y él será quien nos impulse en nuestro batallar por la emancipación de nuestra clase.

EL NUEVO COMITÉ

A LAS SECCIONES

Estimados compañeros:

Ha tomado posesión de sus cargos el nuevo Comité de nuestra Federación, quedando compuesto por los compañeros siguientes:

Presidente, Enrique Santiago; vicepresidente, Roque García; secretario-tesorero, Wenceslao Carrillo; vicesecretario, Antonio Mairal; contador, Julio Riesgo; vicecontador, Pascual González, y vocales, Antonio Trigo, Lorenzo Sánchez y Enrique García.

Estos compañeros tomaron posesión de sus cargos el día 14 de noviembre, y su primer acuerdo fué dirigir un cariñoso y cordial saludo a todas las Secciones federadas por medio de la presente nota y comunicar a la Unión General de Trabajadores y a la Federación Internacional de Metalúrgicos nuestra firme y entusiasta adhesión, juntamente con un fraternal saludo.

Seguidamente se cambiaron amplias impresiones sobre la labor a realizar, conviniendo todos los reunidos en la necesidad imperiosa de hacer un estudio lo más completo posible de los problemas a que con mayor urgencia tiene que hacer frente nuestra Federación.

De momento tenemos la cuestión de los Comités paritarios. Si cuando este número llegue a manos de nuestros compañeros no ha sido ya publicada la real orden convocando a la elección para constituir los citados Comités en toda España, seguramente no ha de hacerse esperar mucho tiempo, y para cuando esto ocurra, es indispensable que todos nuestros federados acudan a votar la candidatura que previamente hayan confeccionado las Secciones respectivas. Es muy importante tener preparada la candidatura y propaganda entre los asociados, porque una división, si no produce una derrota, resta autoridad a los compañeros que resulten elegidos, y esa merma de autoridad puede repercutir en perjuicio de todos los compañeros, obligados a cumplimentar los acuerdos que en el Comité paritario recaigan.

Aun considerando inútil toda recomendación, consideramos un deber advertir a nuestras Secciones que deben poner especial cuidado en elegir para los respectivos Comités paritarios a aquellos compañeros que, por sus conocimientos y su integridad, puedan mantener ante los representantes patronales una posición, en virtud de la cual se pueda más fácilmente llegar a la conclusión de condiciones de trabajo, salarios, etc., que mayor beneficio puedan reportar a todos los compañeros que trabajan en la industria metalúrgica y siderúrgica.

Conviene, además, que los vocales obreros se preocupen del estudio de cuantos problemas se le planteen o se puedan plantear a la organización. Dadas las facultades concedidas a los Comités paritarios, es indudable que en ellos han de plantearse cuestiones relacionadas con el funcionamiento de la industria y otros de no menor importancia, sobre los que será indispensable opinar con conocimiento de causa, pues lo contrario nos perjudicaría considerablemente.

Como elemento de estudio, además de lo que la práctica diaria enseña a cuantos se preocupan de la organización, nos permitimos aconsejar los folletos editados por la Gráfica Socialista, los cuales contienen enseñanzas muy provechosas relacionadas con las cuestiones que pueden plantearse en los Comités paritarios.

Pedimos, pues, mucha actividad a nuestras Secciones en este punto concreto. Por lo que a nosotros respecta, tan pronto se publique la real orden convocando a la elección de los Comités, la haremos llegar a los elementos directivos, por si tuvieran que hacer alguna reclamación o recusar a alguna de las Sociedades o Sindicatos que figuren con derecho a elegir. Como esta clase de reclamaciones deberán hacerse en un plazo de ocho días, a partir del en que se publique en la «Gaceta» la real orden de convocatoria, advertimos a nuestras Secciones que todas las que tengan que hacer las envíen directamente al ministro de Trabajo, a fin de ganar tiempo.

Otras cuestiones muy importantes quiere estudiar el Comité. Una de ellas, la de la crisis de trabajo (asunto que ya ha sido discutido en nuestro Congreso extraordinario), que es motivo de honda preocupación para todos, dada la mayor intensidad con que cada día se manifiesta, será también estudiada por el Comité. Las Secciones saben sobradamente que no está en nuestras manos la solución de esta grave crisis de trabajo que estamos atravesando. No creemos, además, que sea fácil resolverla, en tanto no sufra la industria una profunda transformación; pero nuestra Federación está en el deber de aportar soluciones, y éstas son las que estudiará el Comité Ejecutivo, para someterlas después a la sanción de las Secciones en el próximo Congreso ordinario que posiblemente hemos de celebrar dentro del primer semestre del año próximo.

* * *

La propaganda es también motivo de preocupación para nuestro Comité. En plazo breve pondremos en práctica el acuerdo del Congreso extraordinario, para lo cual se están haciendo ya los trabajos preliminares. Es nuestro propósito empezar nuestra campaña de propaganda por las provincias de Cádiz, Sevilla y Málaga, para continuarla por Cataluña, Guipúzcoa y aquellas provincias que nos ofrezcan un mayor campo de acción para la constitución de nuevas Secciones y aumento de federados en las que ya tenemos.

Estamos convencidos de que nuestra Federación no responde hoy a nuestros deseos. Con treinta Secciones y poco más de nueve mil federados, no hay posibilidad de resolver, ni siquiera de hacer frente a los importantes problemas que han de plantearse. Por esto nuestro interés de hacer una Federación fuerte por su número y por la consciencia de sus componentes. A conseguir esto encaminamos nuestra labor, procurando llevar al ánimo de todos los obreros metalúrgicos y siderúrgicos de España que el problema de la «racionalización» u organización científica del trabajo, el de los «cartels» y el de la crisis de trabajo demandan de todos una estrecha unión, sin la cual estos problemas han de producir días de inquietud y de sufrimientos.

Para la labor que queremos realizar es indispensable que contemos con la ayuda de las Secciones y principalmente la de sus elementos directivos. De poco serviría el esfuerzo del Comité Ejecutivo si fuera solo. Esperamos, pues, que en la medida que puedan hacerlo, todos cumplirán con su deber, cooperando así a que este Comité cumpla con el suyo.

Convencidos de que hemos de encontrar en vosotros esta necesaria cooperación y reiterándoos nuestro fraternal saludo, quedamos cordialmente vuestros y de la causa.

Por el Comité Ejecutivo.—El secretario, *Wenceslao Carrillo*.
V.º B.º: El presidente, *Enrique Santiago*.

Madrid, 21 de noviembre de 1927.

Nuestro compañero Agustín Redondo, que, según carta que nos envía desde París, sigue con mucha atención la marcha de nuestra Federación Nacional, nos remite un artículo, que publicamos en este número, y que es el primero de una serie que, con el título genérico «Lecturas para aprendices», se propone publicar en nuestro órgano federativo, serie que «creo poder alimtar y creo también ha de dar sus frutos».

Nos dice también que tiene varios trabajos empezados para la sección de «Mecánica de construcción, a falta de dibujos para grabados, que voy haciendo poco a poco, según me permiten mis ocupaciones diarias y mis estudios particulares».

Sabe el amigo Redondo cuánto estimamos su desinteresada colaboración y con cuánto interés leen sus artículos nuestros federados.

Al mismo tiempo que damos estas gratas noticias a nuestros lectores, saludamos muy afectuosamente al amigo Agustín Redondo.

LAS VÍCTIMAS DEL ODIO

En Asturias, donde la clase trabajadora necesita de una estrecha unión y de un gran espíritu de compañerismo para hacer frente a los múltiples y gravísimos problemas que tiene planteados en virtud de la crisis de trabajo y de la sordidez de los patronos, ha caído, víctima del odio, un buen compañero, amante de la organización y de las ideas, esposo y padre ejemplar, trabajador infatigable, al cual había confiado el Sindicato Minero un cargo de vigilante en la mina «San Vicente», cargo aceptado no por conveniencia personal, sino por disciplina y amor a la finalidad que el Sindicato persigue con el ensayo de socialización que está practicando.

José Iglesias—tal era el nombre de la víctima—ha perdido la vida en el cumplimiento de su deber. Ahí quedan ocho hijos sin padre y una mujer sin el compañero de su vida. Un hombre todo bondad y amor a la causa de los oprimidos ha dejado de existir en virtud de una agresión incalificable.

Nosotros, estrechamente unidos por los lazos de la solidaridad con los mineros asturianos, participamos del sentimiento que ha producido el hecho criminoso que ha costado la vida al buen camarada José Iglesias, a cuya viuda, hijos y demás familia enviamos desde estas columnas la manifestación de nuestro dolor más sincero.

Asimismo hacemos constar nuestro más vivo deseo de que el compañero Belarmino Tomás, víctima también de la brutal agresión de Ramón Gutiérrez, recobre plenamente su salud, para que continúe trabajando con el mismo fervor de siempre en pro de la causa de los trabajadores, actuando sindical y políticamente, como lo viene haciendo desde hace muchos años.

Efectos del proteccionismo

Hay que reorganizar la industria metalúrgica española.

Escrito nuestro artículo anterior, hemos visto publicada en la revista «El Financiero» la siguiente información:

«Sin carácter oficial damos las cifras de la producción española de minerales y metales, comparadas con las de 1925:

	1926	1925
<i>Toneladas</i>		
Minerales de hierro.....	2.922.000	4.442.000
Idem de cobre.....	3.016.000	3.671.000
Idem de cinc.....	198.360	168.000
Idem de plomo.....	166.850	207.760
Idem de magnesio.....	46.630	36.070
Hierro	457.000	528.000
Acero	578.000	626.000
Ferromanganeso.....	1.713	1.545
Ferrosilicio.....	174	247
Cinc	15.050	15.120
Cáscara de cobre.....	21.348	17.220
Cobre de cementación.....	18.060	17.670
Cobre electrolítico.....	4.207	4.174
Plomo	139.060	153.560

Si el lector coteja la producción de mineral de hierro con las cifras que dimos nosotros, verá que coinciden en cuanto se refieren a 1925. Nosotros dábamos en cifras redondas 4.400.000 toneladas, y arriba aparecen 4.442.000. La cifra de 1926 confirma nuestro pesimismo, desconfiando fuese aumentada la producción del citado mineral, ya que destinada al exterior, no se puede contar honradamente con que los demás países dejaran sin explotar sus minas para comprar nuestro mineral, a fin de darnos

satisfacción a nosotros y aumentar el número de obreros parados en sus respectivos países.

Mentalidad patronal.

Y cuando estábamos removiendo todas las fuentes imaginativas de nuestro caletre, buscando la manera de salir del atolladero y ver el modo de resolver la crisis; cuando nos preguntábamos atónitos por qué causas no salía del mundo patronal y capitalista una iniciativa que pusiese en actividad nuestras minas, volviendo a la producción de 1913, que ya dijimos era de 10 millones de toneladas, encontramos en la revista patronal de Bilbao, «Información», un escrito elevado al presidente del Consejo de ministros, suscrito por los presidentes de todas las entidades económicas de Bilbao, y entre las soluciones que se presentan para resolver la crisis, figuran las siguientes, aparentemente esenciales:

«Un mayor desarrollo de la producción en general y en especial de la de esta región, que tan fundamental es para la economía nacional, singularmente en sus aspectos siderúrgico y metalúrgico. A este respecto, después de reconocer públicamente el progreso alcanzado en estos últimos años, gracias a la política económica arancelaria y a la protección a las industrias del país, que ha constituido uno de los más señalados beneficios debido a V. E., hemos de suplicarle la continuidad en la orientación, como indispensable para el fomento del trabajo y para el aumento de la riqueza pública y como consecuencia también el mejoramiento de la vida social y el aumento de población.

La riqueza minera de esta provincia, que ya en otra ocasión, por real orden de 14 de diciembre de 1926 y por el real decreto de 24 de diciembre del mismo año, alcanzó una relativa protección del Gobierno de V. E., para que pueda mejorar su ya crónica situación, necesita algo más, necesita una desgravación mayor de los impuestos que recaen sobre el mineral. Basta recordar que cada una de las toneladas de mineral de hierro de España que llega a los mercados consumidores ha pagado al Tesoro 3,54 pesetas, influyendo así en la baja de la exportación, con el consiguiente déficit en la balanza comercial. Se impone, pues, excelentísimo señor, a juicio de las entidades que suscriben, una revisión, en el sentido de su disminución, del 3 por 100 sobre el producto bruto (0,48 pesetas), del impuesto de transporte marítimo (0,75 pesetas) y del arbitrio de la Junta de Obras del Puerto. Además, en la imposibilidad de la rebaja de salarios, debe aumentarse la jornada de trabajo a una hora más, como se ha pensado introducir en las minas de carbón.»

No se puede evidenciar mayor indigencia mental; no se puede ofrecer solución más pobre, infantil, absurda y egoísta que la expresada en esas líneas.

¿Cómo? El Estado tendrá que mantener y, si cabe, elevar las tarifas aduaneras, con objeto de proteger una producción deficiente y cara. El Estado tendrá también que reducir el gravamen a la exportación, impuesto para incitar la transformación del mineral en hierro y acero manufacturado en España. Los obreros de las minas tendrán que trabajar más horas. Tendrán que trabajar hasta el límite posible, hasta el agotamiento. El consumidor de hierro y acero tendrá que pagar precios exorbitantes, ya sea importando de fuera, si quiere materias de buena calidad, ya sea de España, si se conforma con una calidad inferior, lo cual implica una restricción en el consumo. Todo el mundo pondrá de su parte el máximo de sacrificios y de buena voluntad. Pero ¿cuál será la parte de sacrificio de los propietarios de las minas y de los altos hornos de Bilbao? ¿Qué prestación darán los patronos a ese concurso de sacrificios del Estado, de los obreros y de los consumidores?

Los señores patronos continuarán sobre el machito de la rutina, envueltos en las telarañas de la imprevisión, del apocamiento, esperando que otros les saquen las castañas del fuego y que el biberón del proteccionismo les permita cobrar a fin de año, sin quebraderos de cabeza, un excelente dividendo.

Por no dar nada, ni siquiera ofrecen la garantía de que el aumento de producción que pueda resultar de una hora de trabajo más hallará comprador. Y no dan esa garantía porque no pueden darla, porque saben que este mineral, destinado a la

exportación, no es necesario y la consecuencia fatal, inevitable de trabajar una hora más será la de cerrar las minas por completo dentro de unos meses, agravando y empeorando la situación.

Consecuencias de esta política,

Esta política de rutina, de estancamiento, de imprevisión y egoísmo de nuestros medios patronales, tiene otras consecuencias igualmente perniciosas, como se desprende de la siguiente noticia, publicada en un diario de Barcelona:

«En este puerto, Kiel, uno de los mejores de Alemania por su excelente posición geográfica, se celebró ayer mañana solemnemente la operación de botadura del buque «Infanta Beatriz», construido para la Compañía Transmediterránea de Barcelona en los astilleros Krupp Germania.

La ceremonia se ha llevado a cabo en presencia de D. Ramón Oller, consejero de administración de la Compañía Transmediterránea; D. Juan Tintoré, D. Silvestre Sensat, capitán del «Infanta Beatriz», y D. Estanislao Tintoré con su esposa, en representación de las autoridades municipales y provinciales, del comercio y la industria.

La botadura se ha efectuado sin contratiempo alguno.

Este buque desplaza cinco mil toneladas, está provisto de motores Diesel, de 4.350 caballos, y su velocidad es de catorce nudos.

El «Infanta Beatriz», que está destinado ante todo para el transporte de fruta, especialmente plátanos, de las islas Canarias a Barcelona, podrá admitir 235 pasajeros.»

Suponemos que la Compañía Transmediterránea será una entidad muy patriótica, y que por reunir tal condición estará subvencionada por el Gobierno. Algo le tocará, seguramente, de los ocho o diez millones que el Gobierno destina para subvencionar a las Compañías de navegación. Pero no obstante, los sentimientos muy patrióticos de los señores consejeros de la Compañía Transmediterránea, como el hierro y el acero está carísimo en nuestro país recurren para la construcción de sus barcos a los astilleros de Alemania. No cabe otra deducción, siendo así que los obreros alemanes gozan de unas condiciones de existencia superiores, por lo menos en un cincuenta por ciento, a la de los obreros españoles. Si los metalúrgicos de los astilleros de España no tienen trabajo, que aprieten un poco más su cinturón para no exponerse, por debilidad, a perder hasta los calzoncillos.

Es un dato más que por sí solo ilustra bastante bien sobre las consecuencias desastrosas de la política de vista corta de nuestros dormilones proteccionistas.

No ignoramos que el Gobierno, cuando se firmó el Tratado comercial con Inglaterra, dijo, en síntesis, por medio de una nota oficiosa, a los productores de hierro y acero de España que no fiaran demasiado en las tarifas arancelarias para salvaguardar sus clientes, pues el Gobierno, obligado a favorecer la exportación de los productos agrícolas, quizá se vería imposibilitado de mantener en lo porvenir la altura elevadísima en que se hallan las vigentes tarifas aduaneras, cuyo alcance expusimos en el número anterior.

La industria del automóvil.

A pesar de estas buenas disposiciones del Gobierno, el proteccionismo se impone, prevalece e influye sobre las disposiciones mismas del Gobierno. Vamos a demostrarlo.

Por real decreto del 9 de abril último se creó la Comisión oficial del Motor y del Automóvil, primer ensayo en España de un consorcio o «cartel» regulador de esa industria, según se desprende del reglamento de ejecución publicado a mediados de septiembre.

Dicha Comisión se compondrá de representantes de los distintos ministerios y organismos de producción, transportes, combustibles, fabricantes de automóviles, materias primas y usuarios. De todo habrá representación, menos de los obreros. La voz de los trabajadores es *quantité negligible*.

Su objeto es unificar la acción productora de la industria del motor y del automóvil, a la cual el Estado concederá, además de su protección, auxilios económicos.

La protección del Estado consistirá en dejar a los coches de fabricación española «exentos durante tres años de toda clase de contribuciones, impuestos y arbitrios del Estado, provincia y municipio» que por todos conceptos les corresponda satisfacer si su precio, equipados, no excede de 12.500 pesetas respecto de los automóviles propiamente dichos, o de 25.000 pesetas en cuanto a los camiones y ómnibus destinados al servicio público, y disfrutarán de una ventaja de un 50 por 100 de las mismas contribuciones, impuestos y arbitrios si su precio pasa de dichas cantidades.»

«Los automóviles que se adquieran en lo sucesivo por particulares gozarán también de la misma reducción del 50 por 100 si su precio no excede de 12.000 pesetas, o de 25.000 pesetas, respectivamente, si se trata de automóviles o camiones, y de una reducción del 25 por 100, que quedará como garantía de buen funcionamiento durante tres años.»

De una manera aparente, esto tiende a fomentar la producción del automóvil en España; tales podrían ser los efectos si los fabricantes de automóviles, dando pruebas de audacia y de espíritu de iniciativa, se dedicaran a producir en masa. Pero no es ése el propósito. Si nuestros informes son exactos, no se trata de hacer la competencia al coche barato de cinco o seis mil pesetas (el nuevo coche Ford costará, se dice, 4.000 pesetas), no obstante el fuerte recargo de Aduanas. No se hará el tipo de coche barato por el coste elevado de las materias primas, de una parte, y de otra, por las condiciones rudimentarias de nuestra industria.

Todo lo cual nos permite sentar las premisas siguientes:

El mercado extranjero del coche barato, de cuatro asientos, que es el que más se vende y que puede estimarse como elemento de trabajo, continuará teniendo ancho campo de exploración en España. Ved los grandes diarios patrióticos cómo acogen en sus páginas la publicidad del coche extranjero, por que el propósito de nuestros productores es el de fabricar coches a 10.000 pesetas para el turismo y coches de lujo a 12.000 pesetas.

Así, los usuarios del coche de lujo pagarán éste un poco más caro, por ser de fabricación española; pero como tendrán un 50 por 100 de rebaja en los impuestos y un 25 por 100 de garantía, no perderán nada, y en cambio podrán decir que favorecen la producción nacional y que merecen bien de la patria.

En realidad, se sacrifica el interés general.

Ahora comprendemos por qué se desdeña la voz de los trabajadores. Podríamos demostrar que esto no dará ni una hora más de trabajo al país ni un céntimo más en los salarios de los obreros ocupados actualmente en la fabricación de automóviles. Tampoco permitirá ocupar a los metalúrgicos, que no saben cómo podrán dar de comer a sus hijos, por faltarles el medio de ganar un salario.

Lejos de nuestra mente está reclamar la abolición del proteccionismo. Pero sí decir que no es suficiente para resolver la crisis. Hay que romper con la rutina y reorganizar en conjunto y sobre nuevas bases toda la industria metalúrgica y siderúrgica. No solamente es necesario, sino indispensable.

Así lo demostraremos otro día.

Enrique SANTIAGO

La Naturaleza no ha creado propiedad alguna, porque todos venimos al mundo sin bolsillo sobre la epidermis. Ninguno de nosotros tenía al nacer, sobre el cuerpo, esos pequeños sacos inventados para cubrir los robos... La propiedad y los derechos de posesión son tan poco naturales como los bolsillos.—ENRIQUE HEINE

Este número ha sido visado por la censura.

EL CONGRESO METALÚRGICO

PROPAGANDA

El orden del día sometido a las deliberaciones de los delegados que integraron el Congreso extraordinario de la Federación Metalúrgica Española—y cuyas resoluciones más importantes publicáronse ya en las páginas de EL METALÚRGICO—, merece, a nuestro juicio, un comentario tan amplio como lo permitan las características especiales de nuestro periódico.

Toda la atención del Congreso se concentró en dos puntos fundamentales para la vida futura de los trabajadores del hierro: medios para tratar de resolver la crisis de trabajo y defensa de la jornada de ocho horas.

Además, como corolario que unifique la acción colectiva de las masas obreras hacia la consecución de su mejoramiento social, la propaganda insistente de los principios que informan nuestro organismo federativo, para sumar alrededor suyo a cuantos hombres laboran diariamente en las construcciones mecánicas.

Esta labor de proselitismo, de captación de voluntades, de acercamiento de unos hombres a otros, tiene como finalidad suma esto: hacer posible, en primer término, que las resoluciones adoptadas en el Congreso Metalúrgico para mitigar un poco el dolor colectivo de los compañeros que carecen de trabajo—por incapacidad manifiesta del elemento patronal—puedan convertirse en hechos concretos, que den a esos trabajadores la tranquilidad de espíritu necesaria para someter gustosamente su vida a la marcha evolutiva, libre de prejuicios, que le señale su organización.

La defensa de la jornada de ocho horas, por cuya consecución tanto lucharon los trabajadores, puede hoy ser vulnerada fácilmente por la sobra de brazos existentes en el mercado de la producción.

Esta posibilidad de perder tan preciada conquista debe ser para la clase obrera un motivo fundamental que la impulse a concentrar en un organismo nacional toda su fuerza colectiva, para dar con ello la sensación de su grandeza y de su capacidad.

La propaganda del apostolado sindical que encierra en sí la acción constante de nuestra Federación Metalúrgica es de tal urgencia, que no admite aplazamientos posibles.

Se ha hecho ya mucha propaganda, se nos podrá objetar. Es verdad, responderemos. Se han propagado mucho las ideas nuestras en poblaciones donde ya existía un núcleo organizado—más o menos importante—de compañeros metalúrgicos adheridos a la Federación.

Pero en ciudades donde no se conocía por los trabajadores del hierro—y aun hoy apenas si se sabe nada—qué representa para su actuación sindical el hecho de estar federado con sus compañeros del resto de España, en esas poblaciones, repetimos, se ha hecho muy poca labor en ese sentido.

(No será preciso aclarar que al tratar este asunto de la propaganda, desde este punto de vista no encierran mis palabras molestia alguna para los amigos que dirigieron nuestro organismo federativo.)

Por eso la Ponencia señaló, en primer término, la necesidad de llevar la propaganda nuestra allí donde se concentran los mayores contingentes de trabajadores metalúrgicos y siderúrgicos.

Barcelona, Asturias, Vascongadas, Valencia... y todos aquellos centros industriales que asumen en sí mismos toda la potencia constructiva de la industria mecánica, y en los cuales laboran miles y miles de compañeros, deben ser, en el orden preferente de la propaganda, los primeros en visitarse.

Precisamente, porque la clase trabajadora de esas localidades que puntualizamos ha vivido sujetando su actividad sindical a tácticas y abstenciones que, a nuestro juicio—ratificado docuamente por la realidad de los hechos—, han sido equivocadas.

La persistencia en el error podría ser funesta para todos: para aquellos compañeros equivocados, porque jamás podrán

admirar la vida más que en un sentimiento de desesperación y de amargura; para nosotros, porque ese lastre impediría durante muchos años los movimientos evolutivos que progresivamente realizara nuestra Federación.

Además, el desconocimiento absoluto que tienen muchos compañeros de la finalidad que persigue nuestra Federación les hace vivir fuera de ella, con una depresión de ánimo tal, que recelan y dudan hasta de sí mismos.

Y con hombres que no sientan por lo menos un poco de fe en la organización, difícilmente se puede hacer nada útil para sus intereses de clase.

Inconvenientes para desarrollar nuestra labor de proselitismo hay muchos, ¡muchísimos!; pero precisamente por eso, los hombres que, sin algaradas ridículas ni falsas manifestaciones de radicalismo incomprensible—y por ello no sentido—, hemos propagado siempre nuestro cariño hacia la organización obrera, debemos, una vez más, mostrar lo que puede hacerse con voluntad y con cariño.

Podrán nuestros adversarios en ideas combatirnos con saña; no importa. El deber nos dice ¡ADELANTE!, y adelante vamos los hombres conscientes, predicando entre nuestros hermanos de trabajo eso precisamente: CONCIENCIA DE CLASE.

Pascual TOMAS

Valencia.

LECTURA PARA APRENDICES

POR CASUALIDAD, UNA IDEA

La casualidad hizo que uno de estos días me viese obligado a guarecerme de un chaparrón intempestivo y tenaz cuando ejecutaba mi labor diaria. La casualidad quiso también que me encontrase en aquel momento casi a la puerta de una de las mejores bibliotecas de París y por pura casualidad tomé ésta como refugio.

No tenía idea fija sobre materia a leer o investigar, puesto que mi estancia allí era accidental; pero he aquí que, en primer término, me encuentro con las revistas profesionales. Consulto una de éstas al azar, y ¡oh casualidad, que pones delante de mi vista cierto consejo que me inspira una idea! Crear una sección en EL METALÚRGICO que lleve siempre el epígrafe de ésta que aquí empieza.

Será preciso ahora el esfuerzo material que aporte el concurso necesario para nutrir, para alimentar nuestras lecturas, sin que ello quiera decir en este caso concreto: «Soy yo, absolutamente yo, quien se inspiró en esta idea», puesto que negaríamos la intervención a la casualidad. Invadiríamos entonces el campo de la moral para llevar a cabo un hecho premeditado de insinceridad, un acto manifiesto de egoísmo, considerando en principio que no ha sido otro sino el factor casualidad el que ha intervenido para dar vida a la idea.

La casualidad suele presentarse bajo muchas formas, y en este caso ha sido esa serie de coincidencias: la lluvia, la biblioteca, la revista, etc., etc.

La casualidad existe y ha existido siempre, como existe y existirá la falta de sinceridad en el ser humano.

En la Historia, que es el solo medio de comprobación de todos los fenómenos de la vida, puesto que a ella recurrimos siempre como elemento de comparación, como etalón, para demostrar la existencia de otros nuevos, se encuentran infinidad de hechos acaecidos, de los que dependieron desde el éxito guerrero hasta el descubrimiento científico, y que se deben a la casualidad, a la coincidencia de algo inesperado que atrajo la atención de un espíritu, el cual, después, trabaja materialmente,

La casualidad y la fatalidad son una cadena indestructible, formada por multitud de circunstancias inevitables.

Sírvanos esto de prólogo a la creación de nuestra nueva sección, cuya originalidad en nuestra prensa debemos a la casualidad.

A. R.

CARACTERES DE LA INDUSTRIA MODERNA

La producción en serie.

En estos temas tan de actualidad y de tanta necesidad de estudio, debéis encontrar siempre una consecuencia.

Para el presente caso vemos que la hay, y que es inmediata, puesto que la producción en serie no es más que la consecuencia de la división del trabajo y del empleo de máquinas perfeccionadas, cuyo resultado directo es el de la reducción del precio de coste y, como es lógico, del precio de venta.

El consumidor se beneficia materialmente de la fabricación en grandes masas; pero además obtiene una satisfacción moral, como resultado del complemento de esta organización, que es lo que se llama la fabricación en serie de piezas, rigurosamente intercambiables.

Me voy a permitir hablar de las fábricas que dirige el gran industrial americano Henry Ford, ayudado por algunos párrafos del libro de su vida, donde nos explica las razones por las que adoptó ese ritmo de producción que le ha llevado a la celebridad y la riqueza.

Ford fabrica 7.000 automóviles por día.

Dice Ford en su libro que trabajar sobre pedido, en lugar de producir en cantidad, es una tradición de la época antigua de los oficios.

Preguntemos a cien personas cómo desean que sea construido tal o cual objeto. Ochenta no sabrá qué contestar, dejando a vuestra elección la respuesta. Otras quince se considerarán obligadas a dar una definición y solamente las cinco restantes mostrarán alguna preferencia, seguida de alguna razón.

Esta proporción de ochenta personas sobre ciento, que no tienen ninguna preferencia y lo declaran, mas aquéllos que no teniendo tampoco no lo declaran, son las que forman la clientela de un productor cualquiera. Los cinco restantes, que tienen ideas, y, por tanto, exigencias particulares, podrán o no pagar el precio del artículo que desean. Si entra en sus posibilidades, adquirirán, en efecto, el artículo bajo pedido; pero nunca constituirán más que una clientela especial y limitada. Es probable que de los noventa y cinco, quince se ocupen de la calidad del producto. Una parte del resto se dejará seducir por el precio, y olvidará la calidad.

Tal categoría, dice Ford, disminuye de día en día, dado que los compradores hoy aprenden a comprar, y la mayoría hacen entrar en juego la excelencia del producto, y quiere que por su dinero le den la mejor calidad posible.

Por consiguiente, si se sabe encontrar el producto que dé satisfacción completa a este noventa y cinco por ciento de compradores, imponiendo la máxima calidad y el mínimo precio, es seguro llegar a obtener hasta un mercado universal. He aquí la filosofía de Ford, basado en la cual idea su automóvil T, fijándose en cuatro unidades orgánicas principales: motor, chasis, eje delantero y eje trasero. No olvida tampoco hacer piezas de tal simplicidad, que cuesten más baratas nuevas que la reparación de cualquiera de éstas.

La simplicidad produce dos consecuencias recíprocas, cuyo alcance es universal. Cuanto más simple de fabricación es un artículo, más barato puede venderse y más se vende.

Sería imposible describir aquí paso a paso la evolución de fabricación del auto Ford sin perderse en una multitud de detalles técnicos al seguir el orden riguroso de su desarrollo.

El auto Ford está compuesto de alrededor de cinco mil pie-

zas, comprendidos los tornillos y ejecitos pequeños, etc.; hay entre sus piezas algunas de grandes dimensiones y otras que se pueden considerar como de relojería. Al empezar a fabricar estas piezas, la primera idea fué destinar una sección para cada una de ellas; pero un obrero hacía todas las operaciones necesarias.

El gran aumento exigido en la producción obligó a estudiar un sistema que evitase el que los obreros se molestasen entre sí en el trabajo, como consecuencia del cambio continuo de operaciones, que obligan también a otro cambio no menos continuo, o sea el de las herramientas.

Por esta causa dice Ford: «Los trabajadores mal dirigidos pasan más tiempo en procurarse los materiales y las herramientas que en trabajar, causa por la cual cobran bajos jornales, y se comprende que así sea, puesto que el paseo no es una ocupación remunerada.»

Los primeros progresos los obtuvieron poniendo en práctica la siguiente orden: Es preciso que ningún obrero dé un paso de más dentro de la fábrica, y, a ser posible, no debe ni agacharse. De aquí nace el sistema de la cadena, que empieza por dar al obrero justamente las herramientas que necesita para la operación que realiza, y las piezas le llegan a su alcance por medios mecánicos y se retiran de la misma forma, sin que él tenga que ocuparse de ello.

El resultado que se pretende con estos principios es el de impedir que el obrero tenga necesidad de pensar, y además reducir sus movimientos al mínimo. El obrero debe llegar en lo posible, según este sistema, a hacer una sola cosa con un solo movimiento.

Ha sido aplicando los principios y métodos anteriormente indicados como Henry Ford ha llegado a intensificar progresivamente su fabricación de autos en la siguiente proporción:

En 1911 construyó.....	78.000 automóviles.
En 1912.....	168.000 —
En 1913.....	248.000 —
En 1914.....	308.000 —
En 1915.....	533.000 —
En 1916.....	785.000 —

En 1917, se vió obligado por las circunstancias a elevar los precios; inmediatamente la venta decreció, y la fabricación alcanzó solamente 706.000 automóviles.

Desde el momento en que los Estados Unidos se decidieron a tomar parte en la gran guerra como beligerantes, Ford afectó la mayor parte de sus talleres a la fabricación exigida por la guerra. A pesar de esto, el año 1918 ve salir 533.700 automóviles. Después, y a partir de 1919, la fabricación vuelve a tomar su marcha ascendente con una vertiginosidad progresiva sorprendente.

En 1919 construyó.....	999.600 automóviles.
En 1920.....	1.250.000 —

En 1921 celebra Ford la salida de su cincomillonésimo auto, y en 1924, su diezmillonésimo. Hoy la fabricación es de 7.000 autos por día, sin contar los tractores agrícolas, donde se prevé alcanzar una fabricación de un millón al año sin tardar mucho tiempo.

A. REDONDO

París.



METALÚRGICOS:

LEED

“EL SOCIALISTA,”

A NUESTROS FEDERADOS

"EL SOCIALISTA" DE FIN DE AÑO

Como de costumbre, el día 31 de diciembre publicará el órgano de la clase trabajadora un número extraordinario, dedicado especialmente a la organización obrera. En él se publicará un resumen del movimiento obrero, en sus aspectos político, sindical, de cooperación y de mutualismo.

En una circular que el administrador de «El Socialista» dirige a nuestra Federación se dice lo siguiente:

«Es nuestro propósito que el número constituya un verdadero archivo de datos, para lo cual os rogamos que, al enviarnos los necesarios resúmenes de las Federaciones, número de afiliados, etc., figure también lo más saliente de lo realizado por sus Secciones respectivas, cosa que consideramos de gran interés, para que nuestros enemigos conozcan el incremento que van adquiriendo las organizaciones que siguen la táctica de la Unión General de Trabajadores.»

Seguramente, el número extraordinario de «El Socialista» de fin de año ha de resultar muy interesante para todos los trabajadores, y por entenderlo así, el Comité Ejecutivo de nuestra Federación acordó recomendar a todos los federados su adquisición.

Confíando en que así lo haréis, quedamos vuestros y de la causa.

EL COMITÉ

LABOR DEL NUEVO COMITÉ

No abriga el nuevo Comité de nuestra Federación el propósito de epatar a las Secciones federadas con una labor que merezca el calificativo de extraordinaria. Modestos en grado sumo todos los compañeros que le componen, aspiran solamente a cumplir con su deber, aportando todo su entusiasmo y voluntad a la obra que le ha sido encomendada.

Convencido de que lo primero que interesa es aumentar el número de Secciones y de federados, para que el esfuerzo de todos produzca los resultados a que aspiramos los que hoy formamos en las filas de la Federación, ha comenzado ya la preparación de una campaña de propaganda, sobre la base de los Comités paritarios, por las provincias andaluzas. Al efecto, se ha puesto al habla con camaradas de Cádiz, Sevilla y Málaga, y tan pronto se puedan ultimar los detalles de organización de la campaña, saldrá para la citada región el compañero que oportunamente se designe.

También ha escrito ya el Comité a la Federación Regional de Sindicatos y Sociedades obreras de Cataluña pertenecientes a la Unión General de Trabajadores pidiéndole informes respecto de las localidades en que existe industria metalúrgica y posibilidades de llevar a ellas nuestra propaganda.

Preocupa también a nuestros compañeros la situación de nuestra organización en la provincia de Guipúzcoa, y tan pronto le sea posible se pondrá al habla con nuestro Sindicato para organizar la campaña que allí debe realizarse.

Aparte de lo indicado, tiene en organización cuatro actos de propaganda, que se celebrarán en las localidades que a continuación se expresan, con intervención de los compañeros que se indican:

Toledo, Julio Riesgo y Wenceslao Carrillo; Guadalajara, Lorenzo Sánchez y Enrique Santiago; Segovia, Pascual González y Antonio Mairal, y Talavera de la Reina, Enrique García y Antonio Trigo.

Además de la propaganda, ha tomado el acuerdo de ir preparando ponencias para el próximo Congreso ordinario que celebre nuestra Federación, encargando al efecto la preparación de proyectos de ponencias a los compañeros siguientes:

Reforma de estatutos, Antonio Mairal.

Cartelización, Wenceslao Carrillo.

Crisis de trabajo y reorganización de la industria, Enrique Santiago.

El resto de los compañeros del Comité podrán acercarse a los encargados de presentar los proyectos de ponencias para exponerles sus puntos de vista respecto de cada particular, sin perjuicio, naturalmente, de que el Comité, en conjunto, examine cada una de ellas y las modifique en el sentido que estime pertinente, para presentarlas después, como obra que ha de ser de conjunto, al Comité Nacional, primero, y al Congreso, en última instancia.

Aunque la labor a realizar sea modesta, es de esperar que el nuevo Comité cuente con la ayuda de todas las Secciones, para llevar a buen fin la obra que a todos interesa.

MECÁNICA DE CONSTRUCCIÓN

Régimen de los motores de aviación.

Con la denominación de régimen se entiende no solamente la velocidad de rotación, sino también los distintos datos constructivos referentes a la compresión, velocidad angular, velocidad de los émbolos, etc.

Sabido es que adoptando en el motor de explosión una gran carrera de émbolo se obtiene, por lo general, un mejor rendimiento térmico. Por otra parte, las grandes velocidades de rotación, que tienen como consecuencia inmediata una gran velocidad lineal del émbolo, favorecen también, no solamente el rendimiento térmico, sino también, y sobre todo, la gran potencia específica, es decir, la ligereza específica de los motores.

Por consiguiente, parece, a primera vista, que los motores de aviación deberían ser motores de larga carrera y de gran velocidad de rotación. En los motores de automóvil para coches de carreras, se emplean velocidades de émbolo superiores a 20 metros por segundo y velocidades de rotación que pasan de 6.000 revoluciones por minuto. En cambio, en los motores de aviación la velocidad de los émbolos no pasa mucho de 12,5 metros por segundo y la de rotación en muy raros casos excede de 2.500 revoluciones por minuto.

Veamos ahora las causas del porqué de esta anomalía.

Si bien es cierto que un motor de explosión de larga carrera tiene un rendimiento más elevado que uno de carrera reducida, en cambio pesa mucho más, pues al alargar los brazos del cigüeñal, se han de alargar proporcionalmente las bielas y además han de aumentarse las dimensiones del cárter y de los cilindros, de lo cual resulta un aumento de peso que no es ni mucho menos proporcional al aumento de potencia que con ello se llega a obtener, pues un motor de larga carrera pesa más que un motor de carrera reducida de igual potencia que aquél.

Por esto, vemos que los motores de aviación, en general, suelen ser motores vulgarmente llamados cuadrados, es decir, que en ellos la carrera del émbolo es casi igual al diámetro del cilindro.

Por lo tanto, solamente se podrán obtener grandes velocidades de émbolo adoptando una gran velocidad de rotación; respecto a esto nos encontramos limitados por el régimen de utilización de las hélices, porque éstas no se adaptan a las grandes velocidades de rotación como no sea en detrimento de su rendimiento.

Desde luego, con las hélices metálicas del tipo Reed se ha progresado mucho por lo que se refiere al aumento de la velocidad angular; pero en la actualidad, no se puede admitir para una hélice de aeroplano una velocidad superior a 2.500 revoluciones por minuto.

Nos queda, sin embargo, la solución de montar la hélice en un árbol que gire a una velocidad más reducida que la del cigüeñal, que es la solución que se ha empleado durante mucho tiempo; dicho procedimiento no se ha generalizado, debido pre-

cisamente a la dificultad de obtener un reductor robusto y de poco peso.

Por lo mismo, los motores de aviación empleados en la actualidad son de carrera relativamente reducida y giran, por lo general, a una velocidad inferior a 2.000 revoluciones por minuto.

La compresión, es decir, la relación entre el volumen total del cilindro y el de la cámara de compresión depende, como sabemos, de la clase de combustible que se emplee. Con la esencia y con un motor cuyos cilindros tengan las dimensiones de los que se emplean actualmente en los motores de aviación, difícilmente se puede llegar a una compresión igual a 6, pues se produce la autoinflamación, resultando a la vez muy difícil obtener una refrigeración conveniente. Además, la gran temperatura alcanzada en el momento de la explosión, en tales circunstancias, hace que las válvulas se deformen y no se cierren herméticamente. Finalmente, la elevada presión que existe en los cilindros después de producido el encendido estropea las bujías por más buenas que éstas sean.

La compresión admitida en los motores de aviación oscila de 4.5 a 5.8; pero este valor va aumentando a medida que los motores van perfeccionándose.

Aparte de las dificultades de funcionamiento que acabamos de indicar, hay gran interés, tanto desde el punto de vista de la ligereza específica, como del buen rendimiento, en emplear compresiones lo más elevadas posibles. La compresión está desde luego íntimamente ligada al volumen absoluto de los cilindros. O sea, si se indica con V el volumen de la cámara de explosión la compresión volumétrica estará dada por la fórmula

$$V + v$$

v

Esta relación está comprendida generalmente entre 3.5 y 6.5, y se llama relación de compresión o compresión fría. En los motores de automóvil pequeños se puede llegar perfectamente a una compresión igual a 7, pero con el volumen de los cilindros que se emplean en aviación; hasta ahora, en muy raros casos, se ha podido pasar de 5.8, por las razones anteriormente expuestas, y para llegar a ello ha sido preciso emplear mezclas de benzol para alejar la posibilidad de que produzca el fenómeno de la combustión espontánea.

Jaime FUENTES

Importante Conferencia en Luxemburgo

Acaba de celebrarse en Luxemburgo una Conferencia de representantes de las Federaciones metalúrgicas de Alemania, Francia, Bélgica, Luxemburgo, Austria y Checoslovaquia, con la asistencia del secretario de nuestra Internacional, camarada Conrado Ilg. Responde esta Conferencia a un acuerdo del Comité Internacional y tiene por finalidad la de prepararse las organizaciones citadas para hacer frente a la concentración internacional de los patronos de la industria metalúrgica y siderúrgica.

Los 18 delegados que estuvieron presentes en la Conferencia expusieron la situación en que se encuentra la organización de sus respectivos países. En Luxemburgo, a cuya iniciativa se debe esta importante reunión, la situación es hartó comprometida. Los patronos han reivindicado todo el terreno perdido desde la guerra y toda mejora obrera se hace imposible. Siguiendo una táctica especial, han conseguido romper el espíritu de solidaridad que debe animar a los trabajadores, y hay fracciones de obreros, como la que forman los italianos, que son completamente inorganizables.

Dificulta la labor de organización el hecho de que de 36.685 obreros que trabajan en la industria y el comercio, 10.663 son extranjeros (alemanes, belgas, franceses, etc.). Por esto la Federación luxemburguesa ha propuesto la celebración de esta Con-

ferencia, a fin de llegar a un acuerdo en los medios a emplear para hacer una organización tan fuerte como se precisa para hacer frente a la unión de la clase patronal.

Expuestas por los reunidos sus opiniones respecto al particular objeto de la Conferencia, ésta adoptó, por unanimidad, la siguiente resolución, presentada por el presidente de la Federación alemana, camarada Reichel:

«La fuerza, cada día más creciente, del capitalismo de la industria siderúrgica se ha unido ahora en el Cartel del Acero. Este organismo constituye no solamente un órgano para la fijación de precios del hierro y del acero, sino también un instrumento para dominar a la clase obrera. La actividad patronal internacional precisa que tropiece con una organización fuerte de los obreros de la industria siderúrgica.

«Es, por tanto, necesario colocar enfrente de la clase patronal internacional reunida una organización obrera capaz de detener los ataques del capitalismo y de conquistar mejores condiciones de vida para los trabajadores.

«Basándose en esta necesidad, los delegados de los Sindicatos metalúrgicos de Francia, Bélgica, Alemania y Luxemburgo constituyen una Comisión de propaganda, que tiene por finalidad reunir la documentación necesaria y, sobre todo, atraer a los indicados Sindicatos a los obreros extranjeros que trabajan en la industria siderúrgica.»

Para llevar a cabo la labor que con carácter general se deduce de la anterior resolución, Ilg presentó la siguiente proposición, que fué aprobada después de un cambio de impresiones respecto de algunos de sus extremos:

«1.º Se constituirá una Comisión de acción, encargada de asegurar el desenvolvimiento de la actividad sindical en las regiones de la gran industria, particularmente en la cuenca de Lorena y países limítrofes.

«2.º La Comisión se compondrá de un representante por cada una de las Federaciones francesa, alemana, belga y luxemburguesa y del secretario de la Federación Internacional de Obreros Metalúrgicos.

«3.º La propaganda deberá comenzar en la cuenca lorenesa y en sus limítrofes.

«4.º La Federación Francesa de Obreros Metalúrgicos propondrá la acción a realizar, los órganos de propaganda y los trabajos que de ello resulte.

«5.º El propósito de la Federación de Luxemburgo de extender su propaganda más allá de las fronteras es tomado en consideración, y, al efecto, la Comisión de acción será encargada de entregar para estos fines todos los recursos que necesiten los camaradas luxemburgueses.

«6.º La Comisión de acción es también el órgano de control de la actividad de los demás órganos que se constituyan.

«7.º Las Federaciones arriba indicadas tendrán a su cargo los gastos de propaganda, teniendo en cuenta los medios económicos de las organizaciones.

«8.º Los gastos de delegación de los componentes de la Comisión de acción serán a cargo de las Federaciones respectivas.

«9.º La organización de todos los trabajos indicados ha sido aceptada por unanimidad de los 17 delegados que, en representación de seis Federaciones nacionales, han asistido a la Conferencia celebrada en Luxemburgo los días 10 y 11 de octubre de 1927.

«10. La Conferencia recomienda a las cuatro Federaciones interesadas que acepten estas conclusiones y designen sus representantes para la Comisión de acción, a más tardar para el día 15 de noviembre.»

Por lo que más arriba dejamos indicado y que traducimos de un artículo del secretario de la Federación francesa, camarada Labe, podrán darse cuenta nuestros compañeros de la labor a realizar por las Federaciones metalúrgicas de Francia, Alemania, Bélgica y Luxemburgo para colocarse en condiciones de hacer frente a las posibles demasías de la clase patronal que integra el Cartel del Acero