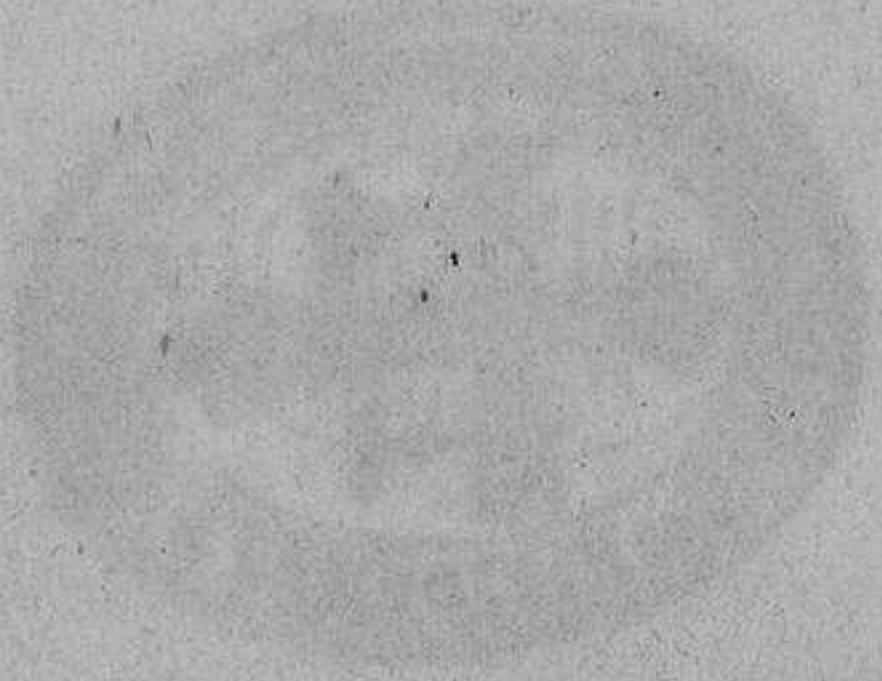


INDUSTRIA CARBONERA DE ASTURIAS

INDUSTRIA CARBONERA DE ASTURIAS

INDUSTRIA CARBONERA DE ASTÚRIAS





INDUSTRIA CARBONERA DE ASTURIAS



IMPORTANCIA Y NECESIDADES

DE LA

# INDUSTRIA CARBONERA DE ASTURIAS

POR

MARIANO M. VALDÉS



MADRID

IMPRESA DE AURELIO J. ALARIA

Estrella, 13, bajo

1877

A. 1081198390



IMPORTANCIA Y NECESIDADES

DE LA

INDUSTRIA CARBONERA DE ASTURIAS

por

MARIANO M. VALDES



MADRID

IMPRESA DE AURELIO ALARIN

Patalla 13, bajo

1877



## NECESIDAD É IMPORTANCIA

DE LA

# INDUSTRIA CARBONERA

«Para arruinar á un pueblo en la época presente y debilitar al poder social más robusto, basta sólo entregarle, en vez de á verdaderos comerciantes, á agiotistas.»

(*El Sentido comun.*)

### I.

Si en el órden moral, como en el físico, todo obedece á las leyes de la lógica; si los hechos y las ideas, y no el azar y la suerte, responden de un modo ineludible á fenómenos fijos y determinados, la mision salvadora de los que tienen la abnegacion—que abnegacion se necesita hoy—de ocuparse de los males que aquejan á la cosa pública está en el estudio y análisis de las leyes indicadas, hasta el punto de determinar con precision y exactitud el hecho ó hechos en que la accion armónica y progresiva, natural y lógica de dichas leyes, se halla perturbada y rota por fuerzas accidentales ó impuestas, bien sean hijas de un error científico, bien de un egoismo trastornador y personal ó de clase, que todo puede suceder y todo sucede.

Hecho este primer estudio, y alcanzado que sea su resultado, el remedio á los males que la accion de los hechos acusa



no exige por fortuna grandes desvelos; viene por sí, y al manifestarse como el MANE, THECEL, PHARES, del festin bíblico; al darnos la leccion del pasado, nos ofrece en lontananza la del porvenir, sin exigirnos más que la abnegacion, la voluntad y actividad necesarias para volver por el restablecimiento de la igualdad y la justicia, por las leyes físico-morales que rigen y determinan la moral y el progreso, cuyo lema práctico se traduce siempre por el mejor bienestar de todos y cada uno en el órden armónico que preside ó debe presidir á la legitimidad de los intereses.

Así y sólo así pueden resolverse y explicarse las causas debilitantes y trastornadoras que de tiempo en tiempo se dejan sentir, de un modo irresistible ya, sobre los intereses legítimos de ciertas y determinadas clases, y localidades, por intereses bastardos que intentan jugar un papel absorbente y avasallador, produciéndose crisis mercantiles y económicas, que de no pararles el golpe oportunamente y de una vez para siempre, no tienen otro fin ni otro resultado que arrastrar al país al abismo de la miseria pública, y por ende al poder ó poderes que le representan.

Aplicando estos principios y estas afirmaciones al estado precario y á la ruina latente que de tiempo atrás se deja sentir sobre las comarcas fabriles é industriales, agrícolas y mercantiles de Astúrias, Cataluña y Cuba, no sería difícil hallar dentro de ellas sobra de responsabilidad y falta de sentido práctico, por parte; 1.º, del comercio é interesados en que la ley y la justicia sea una verdad, y como tal flote y se imponga sobre todo y sobre todos; 2.º, por parte de los gobiernos que, llevados de un optimismo de escuela, erigen en axioma práctico el *laissez faire, laissez paseer*, de la escuela libre-cambista, intentando y pretendiendo resolver *a priori*, y por un método de pura deducción abstracta, los fenómenos más complejos é importantes de la produccion y riqueza de las naciones;



3.º, por el peso y la actividad, ya que no la obcecación y el egoísmo de los representantes é interesados en industrias secundarias y exóticas que, cobijándose bajo el credo económico del *dejad hacer*, *dejad pasar*, intentan aplicarle sólo á las industrias de carácter nacional y primario, reservándose para ellos una protección determinada á fin de disfrutar á la vez las encontradas ventajas de las dos escuelas económicas que se disputan hoy el fomento de la riqueza pública; de la libre-cambista y la proteccionista, que desde luego envuelve un contrasentido y anacronismo científico y perturbador que sólo puede traducirse; ó por una falta de patriotismo, por desconocimiento de los principios más rudimentarios del orden económico-administrativo; ó por una avaricia desordenada y perturbadora que sacrifica un porvenir general halagüeño y venturoso á un presente ficticio y puramente local, que al fin y al cabo vendrá á caer ante las leyes de la necesidad y el progreso.

Cierto es que, bajo el punto de vista de un idealismo de pura concepción científica el *laissez faire*, el *laissez passer* de la escuela fisiócrata constituye todo un dogma y todo un sistema de deducción lógica; pero también lo es que la riqueza, y como tal el fomento de la producción aplicado á las nacionalidades, no puede apreciarse, medirse ni regularizarse de un modo absoluto, ni ménos *a priori*; hay, por el contrario, que apreciarle, medirle y regularizarle de un modo parcial y contingente; *a posteriori* en fin, y con relación á los momentos históricos y á las crisis económicas que el movimiento político, económico y administrativo determinen: cuando no, los gobiernos que tal olviden, por más que se ufanen y vanaglorien de sostener con sus manos la bandera de la ciencia, y como tal la del progreso, llegarán á verse, más tarde ó más temprano, despreciados y pisoteados por la gran palanca moderna de las revoluciones; por la miseria pública, que, con faz



y rostro sañudo, cuando no sanguinario, arrancará de sus manos la rota y ya gastada bandera, para rehacerla ó retocarla de nuevo con arreglo á los principios prácticos y la nueva evolución científica de los Katheder-socialisten, que, adoptando como base de sus disquisiciones el elemento histórico-práctico realista, colocándose sobre el egoismo y el interés individual de los libres cambistas y fijando la bandera del progreso real en el sentimiento noble y generoso de las colectividades que se traducen por la formación de la familia, de la comunidad y el Estado, cuyo desarrollo y fortaleza la miden, no bajo un punto de vista abstracto con relación á la humanidad, sino bajo un punto de vista determinado y concreto con relación á los hechos y á las necesidades de un país dado en armonía con los sentimientos, con las necesidades, las tradiciones, las luces y demás que determinan las condiciones económico-políticas, morales y materiales del mismo, constituyendo hoy un progreso más, armonizando lo ideal con lo real.

○ Dadas estas indicaciones, nada más fácil que explicar y determinar las causas perturbadoras que de tiempo atrás vienen—con sentimiento de todos,—imponiéndose al fomento de la producción nacional y al desarrollo de la riqueza pública, próxima á caer en el abismo de la bancarrota y de la revolución, en la esperanza de salir más tarde—aunque sea vencida y avergonzada,—con nuevos gérmenes y nuevas fuerzas de vida; así, y sólo así se explica que las leyes generales del orden económico que deben regir los intereses nacionales se vean aquí y allí rotas y quebrantadas; que la administración marche al azar, cuidándose sólo de los intereses del día y del momento, manifestándose como cohibida por un círculo de hierro, sin norte y guía determinado, viendo por todas partes, con pena y sentimiento, sí, pero acobardada é inactiva, que la miseria pública asoma la cabeza, si de un modo silencioso hoy, pensando quizá en un desagravio sangriento para el porvenir.



Relacionando lo expuesto con las industrias madres de España; con la carbonera y naviera, no es difícil apreciar la crisis económico-financiera por que atraviesan todas las demás, como igualmente la que afecta á la Hacienda española: la falta de organizacion y sistema; de sentido práctico y realmente científico; de igualdad y justicia, es, á no dudar, la que nos condujo á tal estado y á tal perturbacion, que traducido en hechos salta á la vista y se demuestra á su vez con ver; aquí dominando el derecho protector, allí el libre-cambista; el primero protegiendo quizá á una industria exótica y de pura base y concepcion artificial, y el segundo imponiéndose y matando á una industria indígena, nacida al calor de elementos propios y naturales; aquí una exclusion, allí el carbon inglés funcionando á la sombra del carbon nacional; aquí un ferro-carril con unas tarifas provisionales que llevan ya treinta años, allí derechos accesorios que no tienen justificante alguno, imponiéndose á todos y á todo; aquí derechos sobrecarga y descarga que no se hacen, allí un recargo injustificado sobre productos nacionales de primera necesidad; aquí un expediente iniciado por los mineros de Langreo y apoyado por la Diputacion provincial asturiana sobre la baja legal de sus exacciones en las tarifas y recargos, que más que tarifas pudieran bien traducirse por un verdadero *barato* sobre la industria carbonera de Langreo y Gijon; allá una con testacion de los concesionarios del ferrocarril, que, si mereciese nombre, merece uno que nuestra pluma no acostumbra escribir; aquí comerciantes que se quejan pero que no saben aunarse y hacer los sacrificios pecuniarios que toda negociacion seria exige; aquí, en fin, debilidad y agonía; allá imposicion y mando, exclusivismo y privilegio.

Tal es el cuadro que hoy presenta el país en general y en particular las industrias carbonera y naviera de la nacion; justo es que veamos: si los fundamentos de la crisis y deca-



dencia por que una y otra atraviesan obedecen ó no á consecuencias lógicas y naturales, si á desaciertos y errores del órden económico sostenidos y amparados por faltas de sentido práctico en la administracion y gobernacion del Estado.

## II.

Bajo el punto de vista natural y geológico del suelo español nos encontramos: 1.º, con que la madre patria no sólo tiene importantes y valiosas colonias de cuya vigilancia no puede desprenderse sin peligro, sino que se halla rodeada en casi su total circunferencia por un litoral halagado y arrullado en sus costas por los mares Cantábrico, Océano y Mediterráneo, capaces por sí solos á despertar la actividad y la riqueza de cualquier pueblo medianamente regido y gobernado; 2.º, con 3.00 millas superficiales reconocidas de terrenos carboníferos (1), colocadas por la naturaleza de un modo ventajoso, conocidas y apreciadas ya bajo el punto de vista científico y práctico en las cuencas de Langreo, Miéres y Quirós (Asturias), Belmez (Córdoba), San Juan de las Abadesas (Gerona), Savero (Leon), Barruelo (Santander), las de Teruel y otras, figurando como tal en este género de riqueza, en quinto término despues de los Estados-Unidos, Nueva Escocia, Inglaterra y Rusia, y en primero considerada bajo la variedad y division de sus condiciones topográfico-locales y de la variedad y riqueza de sus productos.

Ahora bien; se nos dirá por los que no han tenido la curiosidad de ocuparse en estudiar y meditar algun tanto sobre asunto de tal interés, ó mejor dicho, por los que ocupando y

---

(1) Véase el cuadro estadístico formado del Dr. Siemens.



entregando de lleno toda su actividad al diablo de la política activa y militante, ¿cómo es posible que siendo esto cierto, y encerrando la Península en sus entrañas riqueza tanta, se haya apoderado del país el marasmo y la atonía industrial, mercantil y fabril, que apenas tiene hoy otro reflejo que la imagen silenciosa y amenazadora é imponente de la miseria pública?

¿No se esconderá quizá tras las afirmaciones sentadas un optimismo disculpable, pero al fin un optimismo fundado en apreciaciones erróneas sobre las premisas sentadas? Veamos.

### III.

Tal razonamiento solo puede fundarse bajo el aspecto científico práctico, esto es, bajo el punto de vista de la potencia ó no potencia fabril é industrial de los carbones españoles, ó sea de su riqueza y bondad en las aplicaciones del consumo comercial, pues bajo el aspecto geológico no puede admitir duda toda vez, como cosa tangible y material, salta á la vista de todo el que quiera verlo. Así las cosas, ¿qué es lo que nos resta hacer para comprobar la bondad y riqueza de los carbones nacionales? Poco, muy poco; nos basta solo aprovecharnos y hacer nuestros los trabajos y el fruto de las largas y mal premiadas vigiliias de los que, por amor al país y por espíritu de progreso, han dedicado su actividad; primero, á analizar químicamente los componentes y resultantes de las hullas españolas; segundo, á hacer nuestros y revisar á su vez las aplicaciones prácticas que de ellos viene de tiempo atrás haciéndose en ciertos y determinados consumos.

Circunscribiéndonos por hoy á los carbones asturianos, que son los que conocemos mejor, resulta! que en las cuen-



cas asturianas, como en todas las cuencas del mundo, hay carbones buenos y malos, y como tal de diversas y variadas aplicaciones; que apreciada parcialmente la cuenca en las tres divisiones ó regiones topográficas de Langreo, Miéres y Quirós, se puede afirmar con los datos irrefutables de Schulz, Paillete, Elorza, Aspiroz y otros que, en general, los carbones de Langreo son menos betuminosos que los de Cardiff, participando por lo mismo de una combustión más fácil y rápida produciéndose en su llama de un modo más largo y sostenido, aventajándoles notablemente en su coesion y resistencia de transportes; que asimismo, fuera de algunas excepciones, no son tan secos (oxigenados) como los de Newcastle y dan mayor potencia calorífica; que á su vez los de Miéres y Quirós, en su conjunto general, son algun tanto más grasos que los de Langreo y algo más friables y con especial aplicacion al coque metalúrgico, al que sin disputa no puede hacer competencia ningun otro; que en apoyo y como confirmacion práctica de los resultados analítico-químicos expuestos, el consumo de 400.000 toneladas anuales originadas en las carboneras de Langreo, á pesar de la crisis de origen económico-administrativo que atraviesan, es un dato mucho más elocuente de todo lo que pudieramos alegar; y por último, que sobre todo lo dicho é indicado hay un colorario y una prueba oficial irrefutable, si olvidada en perjuicio de todos y de todo por los gobiernos españoles que se han sucedido desde 1853, no olvidada por la ciencia, ni ménos por los que conservan aún restos de amor patrio y están como tal al tanto de las crisis que afectan á la riqueza pública, sobreponiéndose en ello á la pasion de los partidos políticos, que parece piensan más en el poder y por el poder, que en el país y por el país, y de los desaciertos y abismos que los gobiernos, con una obcecacion inexplicable, vienen haciendo tiempo abriendo á sus piés.

Tal sucede con las consideraciones que naturalmente arro-



jan las pruebas comparativas que por orden oficial se mandaron hacer en 1853 en el vapor de guerra *Alerta* entre los carbones asturianos y los de Cardiff; del informe y ensayos hechos y dado por el ingeniero D. Claudio Vallette, bajo la presidencia del Sr. D. Juan Ramos Izquierdo, textualmente aparece que, «El carbon de Langreo se enciende en los hornos fácilmente, arde con llama blanca amarillenta, más larga que la de Cardiff y más corta que la de Newcastle.» No necesita ser muy atormentado sobre las rejillas, como sucede con los demás carbones, lo que favorece mucho el manejo de los hornos, sin que por eso baje la presión del vapor.

«Una de las ventajas principales para la marina de guerra, dice, es que produce vapor en mitad del tiempo próximamente que el de Cardiff.»

En dichas pruebas y en dicho dictámen están los análisis de las cenizas y hollines, notándose muy poca diferencia entre los carbones ingleses y los de Langreo, apreciándose en algo más las escorias y *machefer* en el carbon inglés, afirmándose en él, por conclusion final, que el carbon de Langreo dió mayor presión y se prestó con más prontitud á la producción del vapor (1).

#### IV.

Así las cosas, ¿cuáles son, pues, se repreguntará por los hombres de recto corazón y buen sentido, las causas perturbadoras que de tal modo reducen á la impotencia la industria carbonera de España, y particularmente la de Langreo, cuya distancia desde el corazón de la cuenca al puerto de Gijon mide

(1) Véase el comprobante oficial en el apéndice.



solo 40 kilómetros atravesados por un ferro-carril que cuenta ya treinta años de vida?

¿Es quizá, que el coste de explotacion de los carbones excede á su bondad y á su valor mercantil? En manera alguna; sin exagerar, aunque vanagloriándonos de ello como españoles y como asturianos, es lo cierto que en ningun país del mundo se explota más barato que en Astúrias, pues de datos oficiales resulta (1) que el costo de la tonelada métrica de carbon cribado—que es lo que se dedica á la exportacion—no sólo á boca-mina, sino puesto en los wagones del ferro-carril, no excede, término medio, de 50 reales; y la de menudo—que se dedica generalmente al horno, al consumo local y fabricacion de aglomerados—y que viene á representar un 60 por 100 de la produccion, sale á 19 reales tonelada.

Pues entonces, ¿qué es lo que pasa, qué es lo que sucede y cómo fomenta dicha vía férrea los intereses que representa y los llamados más tarde á darla vida y movimiento? Fácil, tan fácil como sencilla es la contestacion que al fenómeno económico-industrial que nos ocupa puede darse.

Y si no, sin salir de este momento histórico, ni ménos registrar fechas pasadas que acusan descuidos punibles por parte de la administracion gubernamental en la pérdida, ó quizá mejor, ocultacion de expedientes que representaban intereses legítimos ineludibles ante la accion de la equidad y la justicia y tras los que procuran escudarse aún intereses y pretensiones bastardas é injustificadas; fijándonos sólo en el expediente, que por iniciativa de las empresas mineras y con el apoyo de la diputacion provincial asturiana se hallan hoy en curso. ¿Qué es lo que pasa, qué es lo que sucede y cómo fomenta dicha vía los intereses llamados á darla vida y movimiento, volvemos á repetir?.... Veamos.

---

(1) Véase el expediente en curso en el ministerio de Fomento sobre baja de las tarifas.



Sucedé y pasa, que, prescindiendo por hoy de las exiguas condiciones de capacidad y calado del puerto de Gijón, que no resiste ni permite la carga de buques de alto bordo, limitando la industria naviera á buques de vela y pequeños vapores, cuyo máximo de carga es insignificante; el ferro-carril viene hace ya treinta años sosteniendo unas tarifas provisionales, que sobre recargar el precio del carbon en una cantidad fabulosa de arrastre para el cribado, todo uno, cisco y coke dedicados á la exportacion en 43 céntimos por tonelada kilométrica, añade á ellos lo que, sin justificante alguno, denomina *derechos accidentales* de carga y descarga y de que tienen que encargarse los explotadores en el primer caso y los exportadores en el segundo; cargadero particular, transporte al Drop, báscula, guarda-agujas, práctico y otros, que suman en junto, sea cual sea el recorrido, 3,88 reales por tonelada sobre el precio de las tarifas (1).

De lo expuesto basta y sobra para comprender desde luego lo anómalo, excesivo é irritante de las tarifas vigentes; no sólo para la industria asturiana, sino para la general y las consideraciones que la riqueza pública merece á un gobierno tan patriótico y vigilante como desea serlo el que con tantas esperanzas vino á figurar como el primero en la restauracion monárquica de España, y el que, á decir verdad, fué el único que desde el año 53 se vino á colocar por iniciativa propia al lado de la importancia y legitimidad de la industria, demostrando hasta el presente firmeza y resolucion bastantes para estudiar en todos sentidos su importancia y significacion á fin de prestarla, pese á quien pese, el apoyo y proteccion que merece y que en justicia se la debe.

Ahora bien: si el carbon mineral no puede ménos de ser una mercancía de poco valor, ¿cuál es el criterio llamado en su dia

(1) Véase apéndice 2.º



á resolver y fomentar la industria de dicho comercio en los puntos en que—como en Asturias—la naturaleza le presenta con fuerzas propias y con elementos suficientes de vida y porvenir? El criterio que con tal motivo hay que adoptar viene por sí y consiste sólo en efectuar el transporte en grandes cantidades y á precios relativamente reducidos.

Este ha sido el secreto de todas las cuencas carboníferas, y este ha sido ó debió ser sin duda el propósito del legislador al establecer en el art. 5.º de la ley de 20 de Julio de 1862 el tipo máximo de 30 céntimos por tonelada kilométrica para los ferro-carriles carboneros; vea—y permítasenos la frase—en este espejo el Gobierno á la compañía del ferro-carril de Langreo, y verá que dichas tarifas provisionales, comparadas con las que previene dicho artículo, aumenta el precio de arrastres en un 47 por 100. Y esto es tanto más sensible, cuanto que los resultados y dividendos activos que de tiempo atrás viene disfrutando dicha empresa forman un fuerte contraste con las demás explotadoras de España, de las que apenas puede citarse una sola que haya logrado aún alcanzar un mediano interés á sus sacrificios.

## V.

Hasta aquí lo que se refiere al ferro-carril de Langreo; pero si de esto pasamos á lo que sucede con los derechos fiscales de que hoy gozan los carbones españoles, y con la proteccion que en el mismo sentido, fundada en la ley de aranceles, vienen gozando otras industrias, como la algodонера y metalúrgicas de hierro, resulta que en la práctica, sin que podamos darnos de ello explicacion, se faltó en la aplicacion de la ley á la armonía y proporcion que en ella se determina, encontrándose,



por lo tanto, los carbones españoles en fuerte desnivel con relacion á las industrias citadas; por ello, pues, lo que hoy propone la comision de presupuestos, más que un nuevo derecho fiscal en favor de la industria carbonera es volver por los fueros de la equidad, rehaciendo la armonía y proporcion fiscal y protectora que á unas y otras industrias concede la ley general de aranceles.

No debe olvidarse, pues, este hecho importante, ni ménos dejar de apreciarle en todo lo que vale, con tanto más motivo, cuanto que siendo la industria carbonera un elemento fuerte de consumo de los productos industriales y fabriles citados, el máximum de proteccion que dichas industrias gozan pesa de un modo irritante sobre la produccion general del país, y en particular sobre la carbonera, en lo que al consumo móvil y fijo de herramientas, rails y demás se relaciona.

Así las cosas, lógico es que quienes ménos tienen derecho á quejarse de los derechos fiscales que sobre los carbones extranjeros propone hoy la comision de presupuestos, son las industrias y fabricantes de hierros y algodones, quienes juntamente con las compañías de ferro-carriles vienen disfrutando una proteccion mayor aún que la que en el proyecto de la comision se propone en beneficio de la que bien podemos llamar industria madre: de la industria carbonera.

No desconocemos el derecho que á defenderse tienen los intereses que se crean perjudicados con el proyecto en cuestion; pero de esto á concederles falsear los hechos y al intento de imponerse, cuando lo que se pretende es, más que otra cosa, una reparacion justificada y merecida en el planteamiento de la ley de aranceles, hay una distancia inmensa que sólo puede explicarse por un ciego egoismo ó por falta de amor á la madre patria.

El Congreso no debe, por lo tanto, prescindir de las consideraciones sentadas, ni ménos olvidar el Gobierno que la po-



lítica del porvenir es la política de la producción y de los intereses materiales y arancelarios en la forma y modo que la práctica de otras naciones vino á determinarla.

Inglaterra misma, la que hoy se cita como modelo de producción, debe ésta á los hechos y teoría sentada: su tan propagado libre-cambio se determina sólo por sus necesidades y condicionalidades de producción, admitiéndole sólo en lo que la conviene, y de aquí las proporciones colosales de su industria y de su comercio: es preciso, pues, no olvidar que hubo un tiempo en que Inglaterra era, más que otra cosa, un país agrícola, y que á su costa florecían otras naciones.

Para rehacerse y fijar las bases de su riqueza no se dejó llevar de un idealismo más humanitario que práctico; procedió en armonía con sus necesidades, y á partir del siglo XIV puso, por decirlo así, una barrera á la exportación de lanas brutas, y otra á la entrada de tejidos de lana, concediendo de paso privilegio y protección á los fabricantes extranjeros.

No contenta con esto, bajo el reinado de Eduardo IX llevó su protección hasta el punto de prohibir en absoluto la entrada de ciertos y determinados productos extranjeros, relacionando la prohibición con el fomento de su marina al no permitir que otra alguna condujese á la madre patria los productos de sus colonias: en este camino ya, y observando sus ventajas prácticas, nada arredró al gobierno inglés, pues sobre llegar á regularizar y fijar límites á la producción de sus mismas colonias, pagaba y concedía primas á los fabricantes ingleses, y en busca de un desarrollo industrial en su metalúrgia de hierro llegó hasta protegerla con 250 rs. tonelada; mas los resultados prácticos, con relación á la producción nacional, no satisfacían; exigían más y no dudó de imponer, en 1819, 650 rs. por tonelada de las importadas por buques nacionales, y 790 por buques extranjeros en obsequio sólo de la necesidad que sentía de



echar las bases positivas de un progreso para el porvenir: del progreso de su industria y navegacion.

Los efectos de esta proteccion hecha sobre todo y sobre todos, y á todo trance y á toda costa, fueron maravillosos: los capitales salieron del marasmo y de la usura, y tal fué el desarrollo que á los siete años se dejó sentir que la produccion de sus hierros llegó á verificarse á 365 rs. más bajo que los de sus competidores.

Asegurada ya su produccion, no dudó entonces en resolver de un modo contrario el desnivel de produccion que se empezaba á vislumbrar, y de aquí que en 1834 bajase sus derechos protectores á solo 100 rs. por tonelada de hierro, llegando ya en 1842, cuando estaba segura de no ser vencida por la competencia, á borrar los artículos proteccionistas que con relacion á sus hierros figuraban en sus aranceles.

Hoy mismo, á pesar del desarrollo de su produccion y de lo sólido de su riqueza pública, sus aduanas acusan más ó menos proteccion en artículos dados, toda vez que, segun el estado oficial de 1875, los derechos aduaneros pasaron de 122 millones de reales; así, pues, la filantropía que para extender las ideas del libre cambio aparentan hoy los ingleses, es una filantropía acomodaticia y circunstancial, medida por su interés, á fin de llevar á las naciones poco previsoras el peso de su riqueza nacional. Dejando, pues, á un lado lo mucho que con relacion á la moral se pudiera decir sobre sacrificar al libre cambio y á una produccion barata la actividad é inteligencia de los niños y las mujeres, es lo cierto, como muy acertadamente dice el sábio estadista norte-americano James Swank, que el sistema proteccionista, más que un expediente, puede en momentos dados ser un principio de relacion, y hasta un deber de los gobiernos el mirarle como tal para proteger la industria nacional: así lo entiende hoy la raza sajona, y por ello los ingleses están discutiendo en estos momentos un tratado de comercio con



Francia, que se ha tenido que suspender porque la Inglaterra propone ciertos derechos en favor de sus cerveceros.

El camino de las prosperidades, de la riqueza y la producción nacional está trazado; el ágio, el monopolio y el privilegio no hay que buscarle dentro de él cuando se basa en una protección racional y necesaria á una industria ó industrias dadas; el monopolio, el privilegio y el ágio, que todo lo matan y esterilizan, no están, no, en las leyes de carácter general y necesario, como pueden serlo, y como lo es hoy para la industria carbonera de España, la protección; están, sí, dentro de la falta de igualdad y justicia, de la equidad y el derecho, cuando directa ó indirectamente se sienten barrenadas por intereses, bien sean nacionales, sobre otros también nacionales, como puede apreciarse hoy en los algodones y hierro con relación á los carbones, bien sean particulares, como los que sobre todo y sobre todos se dejan sentir sobre la industria carbonera de Langreo por su ferro-carril.

De lo expuesto se deduce: 1.º, la necesidad del derecho fiscal propuesto, no tanto como una medida de carácter protector, cuanto como una reparación á la falta de equidad en la aplicación de la ley arancelaria; 2.º, la de que por el Gobierno, imitando en esto á lo que con relación á sus carbones acaba de hacer la sábia Alemania, no perdone medios ni sacrificios para surtir de carbon nacional á la marina de guerra; y 3.º, la de hacer entrar en caja y dentro de la ley á la compañía del ferro-carril de Langreo.

Con esto la situación y la crisis que pesa sobre las industrias carboneras y navieras de España está salvada, y la nación quedará agradecida, y sus intereses generales respirarán más libremente dentro de la igualdad y el derecho,



RESUMEN de las pruebas comparativas del carbon de las pruebas con las de  
 marzo de 1855 por el ingeniero D. Claudio Valente, bajo la presidencia del Sr. D.

Número de las pruebas	HORAS		Revoluciones por minuto	Presión media de vapor en lb.	Hasta tener vapor en quince minutos	Consumo de vapor en quince minutos
	Empiezas en el viaje	Para terminar el viaje				
1	11,50	1,18	28,15	500	22	150
2	11,40	2,15	28,31	629	23	152
3	10,23	1,13	21,33	583	23	150
4	10,23	1,23	22	585	23	151
5	10,00	1,17	21,73	650	23	152
6	12,15	1,11	23,23	610	23	151
7	10,23	2,28	21,95	530	23	151
8	9,10	1,53	20,18	603	23	150
9	11,12	1,33	21,54	641	23	153
10	9,46	1,28	25,04	617	23	150
11	10,15	2,52	21,84	573	23	150
12	10,10	2,70	25,50	600	23	153

El carbon de Langreo en los hornos se enciende fácilmente, y  
 la de Newcastle. No necesita ser muy atormentado sobre las  
 de los hornos, sin que por eso baje la presión del vapor. El  
 vapor en una mitad de tiempo próximamente que el de Cardiff.

- (1) 0 sea 12 1/2 por minuto.
- (2) 0 sea 8 1/2 por minuto.
- (3) 10 1/2 por minuto.
- (4) 9 1/2 por minuto.
- (5) 8 1/2 por minuto.
- (6) 9 1/2.
- (7) 8 1/2.



RESULTADO de las pruebas oficiales comparativas del carbon de Langreo con los de Cardiff y Newcastle, hechas á bordo del vapor de guerra el «Alerta» en los meses de Febrero y Marzo de 1855 por el ingeniero D. Claudio Valette, bajo la presidencia del Sr. D. Juan de Dios Ramos Izquierdo, jefe de la Comision.

Número de las pruebas	HORAS		Revoluciones de la máquina por minuto.	Presion media del vapor en id.	CARBON CONSUMIDO		EL TOTAL DEL CARBON PRODUJO EN			Consumo de carbon por hora en quintales.	PROCEDENCIA.
	Empleadas en el viaje	Para tener vapor.			Hasta tener vapor en quintales.	Durante el viaje en quintales.	Cenizas. Quintales.	Escorias. Quintales.	Hollin. Quintales.		
1	11,50	1,16	26,15	500	22	150 (1)	17,95	2,29	0,61	13,47	Langreo.
2	11,40	2,15	26,31	629	22	132 (2)	22,75	2,73	1,08	11,32	Cardiff.
3	10,28	1,13	24,33	583	22	135	15,94	2,58	0,63	12,90	Langreo.
4	13 »	1,23	22 »	585	22	174 (3)	19,50	4,17	0,73	13,88	Newcastle.
5	10,90	1,47	24,72	650	22	128	12,43	3,78	0,51	12,61	1/2 Langreo. 1/2 Newcastle.
6	12,15	1,11	23,23	640	22	147 (4)	10 »	3,65	0,67	12 »	Langreo.
7	10,22	2,26	24,95	590	22	115	15,53	3,11	0,71	11,18	1/2 Langreo. 1/2 Cardiff.
8	9,19	1,53	26,48	603	22	108	19,52	2,59	0,53	11,60	2/3 Langreo. 1/3 Cardiff.
9	11,12	1,32	24,54	644	22	127 (5)	19,26	2,79	0,65	11,38	Langreo.
10	9,46	1,28	25,64	617	22	126 (6)	15,89	1,75	0,43	12,90	Newcastle.
11	10,15	2,52	24,84	573	22	109 (7)	25,18	1,86	0,58	10,65	Cardiff.
12	10,10	2,70	25,50	609	22	123	17,50	1,69	0,55	12,11	2/5 Langreo. 1/3 Cardiff.

El carbon de Langreo en los hornos se enciende fácilmente, arde como la de Newcastle. No necesita ser muy atormentado sobre las rejillas de los hornos, sin que por eso baje la presion del vapor. Una de las ventajas principales para su uso en los vapores de guerra es que produce llama blanca amarillenta, más larga que la de Cardiff y más corta que como sucede con los demás carbones, lo que favorece mucho el manejo.

- (1) O sea 12<sup>k</sup>,6 por minuto.
- (2) O sea 8,75 por minuto.
- (3) 10<sup>k</sup>,27 por minuto.
- (4) 9<sup>k</sup>,30 por minuto.
- (5) 8<sup>k</sup>,7 por minuto.
- (6) 9<sup>k</sup>,90.
- (7) 8<sup>k</sup>,10.



CUADRO de arrastre en el costo total del transporte de una tonelada de carbon de exportacion en el ferro-carril de Langreo, en el recorrido de 40 kilómetros.

TRANSPORTE DE UNA TONELADA.	Cribado todo uno y cok.	Menudos brutos y lavados.
Recorrido de 40 kilómetros (1)....	18	14,40
Conduccion desde la estacion al drop (2).....	1	1
Derechos accesorios de carga y descarga (3).....	1,50	1,50
Derecho de embarcadero particu- lar (4).....	0,50	0,50
Guarda-agujas, práctico, registro y timbre (término medio) (5)...	0,60	0,60
TOTAL RS. VN.....	21,88	18,28

Dadas las condiciones de explotacion que puede establecerse, término medio en 29 rs. tonelada, puesto en los wagones del ferro-carril, sale el arrastre á más del 76 por 100 del valor del producto á boca-mina.

(1) A razon de 45 céntimos por tonelada y kilómetro, á pesar del artículo 5.º de la ley de 20 de Junio de 1862, que establece el tipo máximo para el carbon en 30 céntimos por tonelada kilométrica (diferencia, 15).

(2) El recorrido desde la estacion al Drop no llega á más de medio kilómetro y ¡un real!

(3) No hay, ni se conoce más disposicion gubernativa para la exaccion de estos derechos más que "el porque sí" de la empresa, á no ser que sea en premio y como resultado de las subvenciones que ha cobrado del Gobierno.

(4) Todo rédito supone un capital; los embarcaderos particulares no hay duda que les representan; pero el rédito representado en 0,50 le cobra la compañía, cuando el costo y capital de aquel fué hecho y abonado por la empresa ó particular que les utiliza; es decir, que el minero pone el capital y la empresa cobra el rédito. ¡Qué país, qué ferro-carril y qué empresa!

(5) Se paga, pero no se entiende. ¡Así va ello!