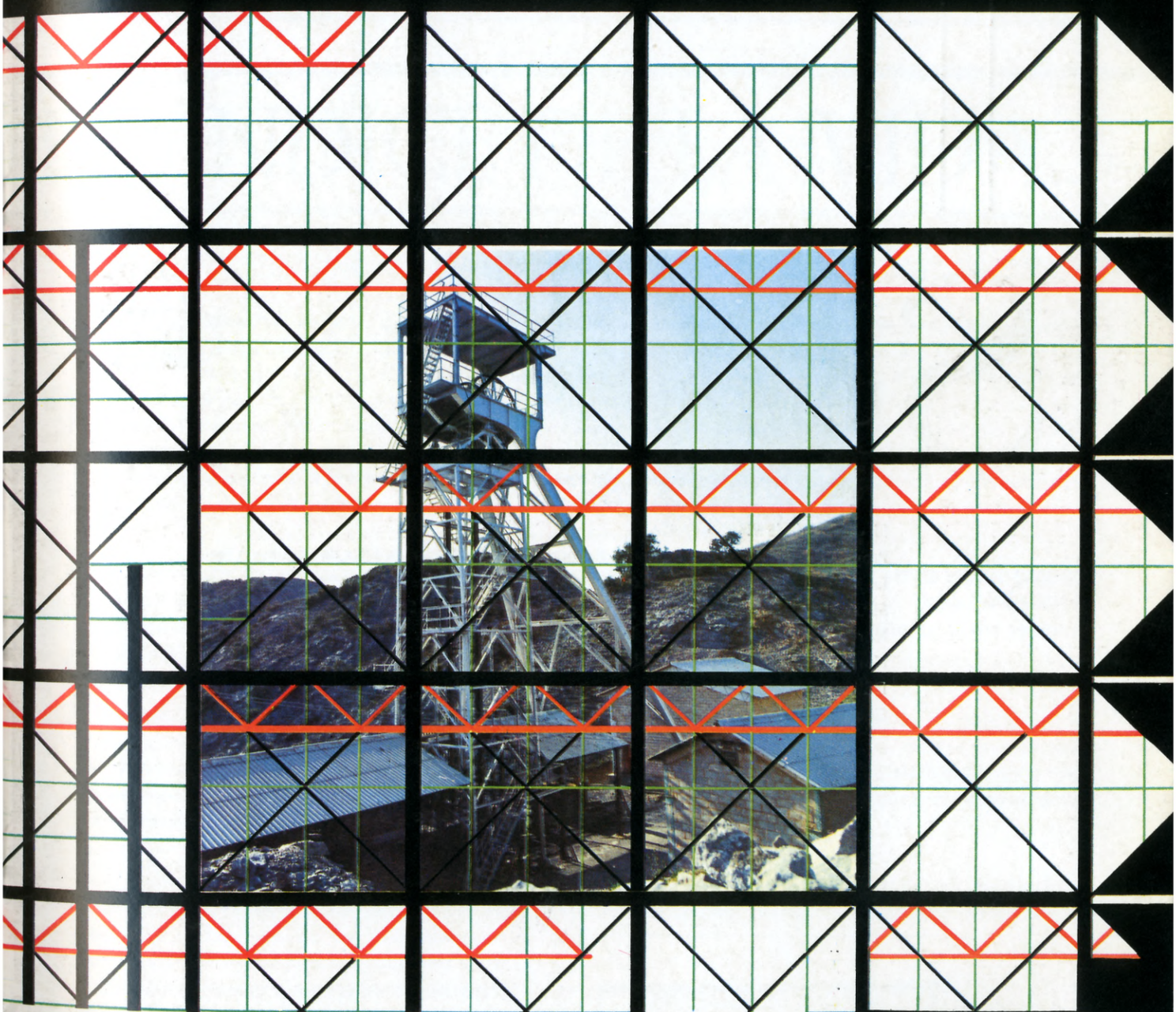
hornaguera

SEPTIEMBRE 1976 NUMERO 192



DE LA S.A HULLERA VASCO-LEONESA

SUMARIO

El «Indice de la vida...»
Proyección del Reino de León en la Reconquista.—Por Leopoldo Díaz de Argüeso Vigo.
La Minería Leonesa: Investigación Minera.
SEGURIDAD: Plan de acción y programa para el Mes de la Seguridad.
Normas de Seguridad para el trabajo con páncer.
Normas de Seguridad para rozadoras.
DEPORTES.
Contraportada.

Imp. CASADO - L. Cóndor, 3 - León - 1976

Depósito Legal LE. 13 - 1959

Hornaguera

Director
VICTORIANO CRÉMER
CORRESPONDENCIA:
Sanjurjo, 3 LEON

REVISTA DE LA S. A. HULLERA VASCO-LEONESA

SEPTIEMBRE 1976 NUMERO 192

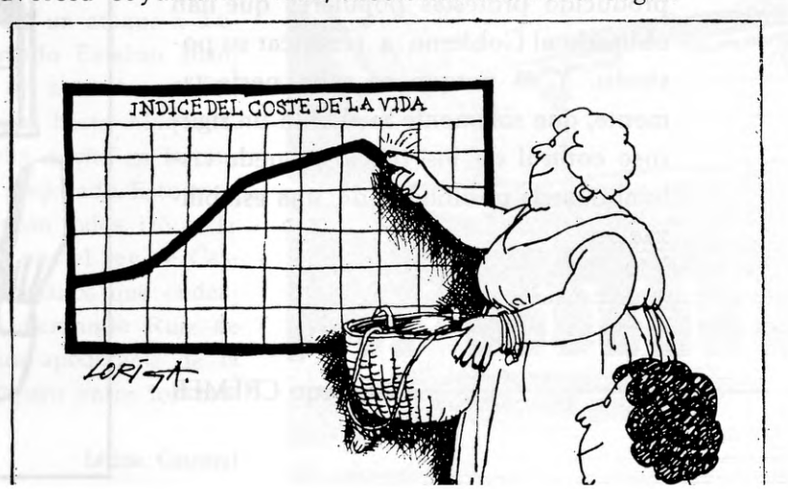
EL «INDICE DE LA VIDA...»

A mí lo del «índice de la vida» me parece cosa de magia. O de feria con enrollamiento. Porque siempre o casi siempre «ha de ser», según como le vaya en ella, en la feria y en la vida al encargado de mencionar los dichos y dichosos índices. Estamos a finales del mes de junio, que es uno de los más provocativos del calendario, y todos los españoles esperábamos con curiosidad sí que también con irónica sonrisa, el resultado de los análisis, a los cuales había sometido el mecanismo de nuestras estadísticas, el mencionado nivel. Se decía, se rumoreaba, que, aunque para muchos había sonado el timbre de alarma con tal fuerza que producía pánico, para los consecuentes optimistas de nuestros registros económicos, todavía la música les sonaba a sinfonía incompleta.

Se hablaba de un cuatro por ciento de aumento en el mes de las flores, pero con la misma falta de convicción con que se mencionaba la posible crisis del automóvil o la subida de la Bolsa. Se hablaba por hablar. Y, repetimos, se esperaba la declaración del Instituto Nacional de Estadística, como efectiva agua de mayo. Pero sin sacar los paraguas.

Hasta que, —al fin solos—, el Instituto concluyó sus trabajos y decidió dar a la publicidad el resultado de sus deliberaciones y prospecciones. Según éstas el nivel de vida de los españolitos había sufrido un aumento, no del cuatro solamente, que ya es de por sí cifra alarmante, sino del cuatro y cincuenta y ocho por ciento. Un aumento tan temerario que nos coloca en situación de zona catastrófica.

Pese a lo cual, el mundo, nuestro mundo, sigue marchando, sin prisa pero sin pausa, hacia cotas mucho más elevadas. ¿Qué hacer ante esta pavorosa coyuntura? Nada, absolutamente nada. Según aconseja el Ministro de las Haciendas privadas y públicas del país, no cabe otra solución para contener la ascensión estratosférica de nuestros precios —que son los de todos—, que reducir hasta los extremos máximos, la carrera consumista, a la que estamos lanzados como si en ganar el récord del despilfarro se tratara. Hemos de reducir nuestro capítulo de gastos y nuestro juego de frivolidades, entendiendo por esto último, desde el pan nuestro de cada día, hasta la adquisición del libro político del



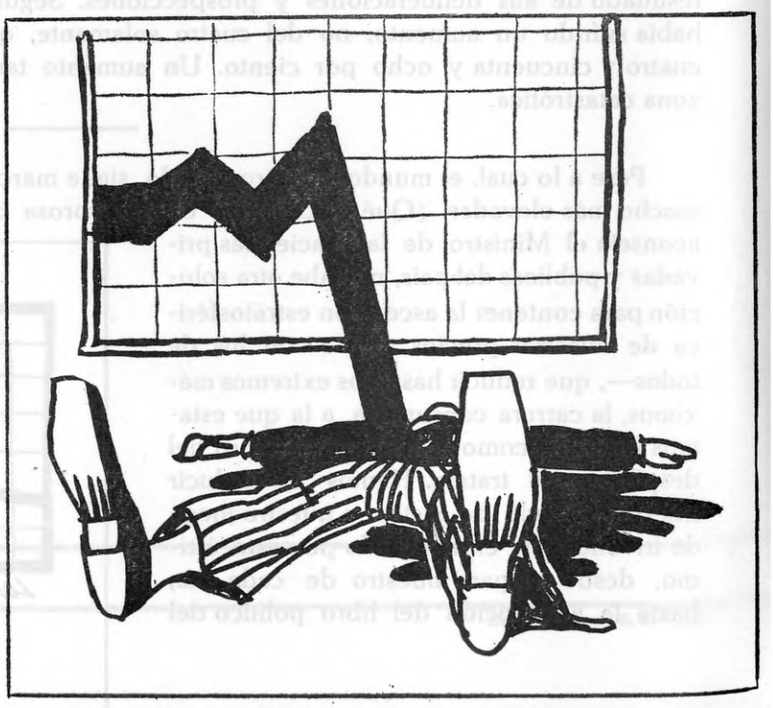
«HERMANO LOBO»

momento. Y el ahorro que estas medidas de autorestricción suponga, entregarlo en los respectivos centros encargados de su utilización conveniente.

Naturalmente, el consejo, por simple, es de auténtica eficacia. Pero ¿quién o cómo ha de seguirlo? ¿El obrero sometido a jornales mínimos? ¿El empleado o el funcionario acosado por el recibo? ¿El obrero parado y con toda la cuerda? Parece que lo lógico sería, —es—, que esta reducción del gasto se cumpliera por aquellos que están en condiciones de gastar hasta convertir lo superfluo en artículo de necesidad, y que la economía, como la caridad, comenzara por uno mismo.

¿Se practica este principio elemental de economía consciente y bien encaminada? ¿Se producen los organismos, por ejemplo, como verdaderos maestros ejemplares? ¿Se ha pensado, por ventura, en que la forma más eficiente de producir un sensible aflojamiento de la tensión inflacionista puede derivarse de una revisión a fondo de los extremismos fiscales, de las ordenaciones contributivas?... Pues que resulta por demás lógico que a mayor presión fiscal, a mayores y más fuertes obligaciones fiscales, inevitablemente se suceden más y mayores elevaciones de los precios. Porque ni las Empresas se resignan a perder sus cotas de ganancias, adquiridas en muchos años de libre juego, ni al obrero, al funcionario, al empleado le es posible atender a sus mínimas obligaciones vitales si no encuentra la debida colaboración en los Organismos que han de encargarse de la vigilancia y control de los precios.

En Polonia, que es un país, como se sabe, sometido a muchas presiones tanto políticas como económicas, pero que pretende mantener un mínimo de posibilidades vitales para sus ciudadanos, se ha mantenido en estado de riguroso control el cuadro de los precios. Esto ha permitido un mínimo de vida «natural» para todos. Y cuando últimamente, se intentó soltar las riendas de este estado de legítima defensa del consumidor, se han producido protestas populares que han obligado al Gobierno a rectificar su posición. Y es porque se sabe perfectamente, que solamente mediante un riguroso control de los precios, puede vislumbrarse la posibilidad de una estabilización.



Victoriano CRÉMER

Proyección del REINO DE LEON en la reconquista

Por LEOPOLDO DIAZ DE ARGUESO VIGO

ELLOS pelearon en Extremadura y en Castilla, en Cataluña y León, en Andalucía y Portugal. Los sarracenos experimentaron el valor de los freires en Badajoz, como en Cuenca, en Baeza como en Tortosa, en Lérida como en Monzón; los caballeros de las órdenes enrojecieron con su precio sa sangre los campos de Alarcos y la milicia sagrada regió laureles envidiables en las Navas de Tolosa.

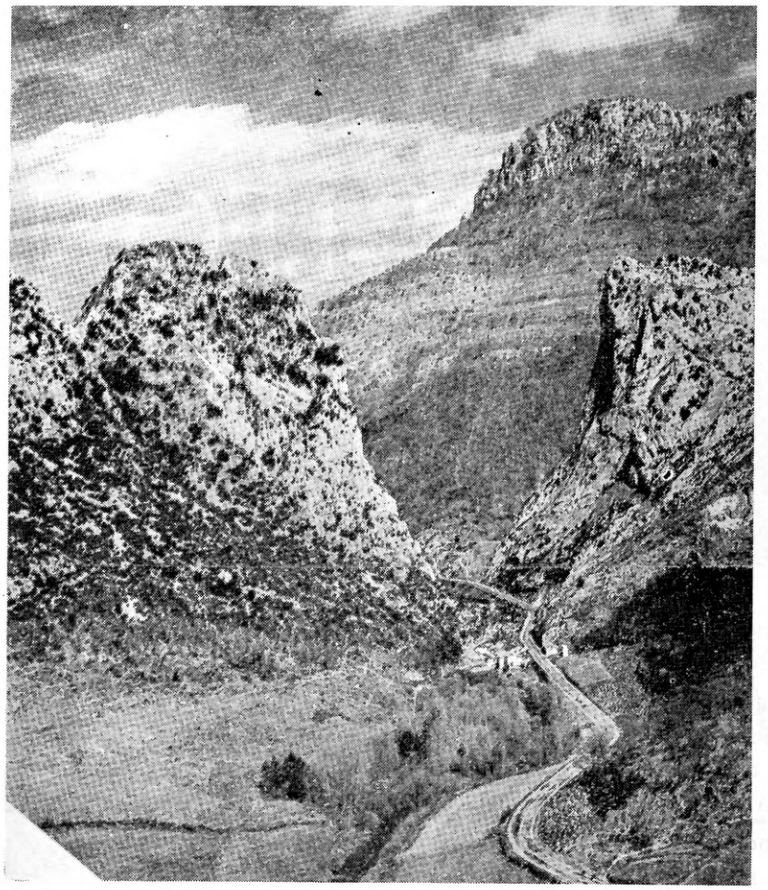
La vista de los pendones de las órdenes infundía pavor a los musulmanes y España y la cristiandad debieron servicios inmensos a estos guerreros religiosos. En ellas se ve representada a índole del siglo XII, aunque algunas degeneran después, como suelen todas instituciones humanas.

Así eran las órdenes militares y tiempo tendremos para hablar de ellas y de los inmensos servicios que prestaron a España.

En el mes de agosto de 1162 y después de quedar establecida la orden militar de Santiago, marchó el rey de León a Toledo, dejando el mando de la ciudad a D. Fernando Ruiz de Castro, uno de sus más decididos seguidores; pero otros asuntos importantes decidieron volverle a sus estados, donde repobló y fortificó muchos lugares a orillas del Esla, restaurando también a Ledesma y Ciudad Rodrigo; tuvo asimismo que sofocar una rebelión de los habitantes de Salamanca, que consideraban haber sido injustamente desposeidos de estas plazas. Por esta época se celebraron los esponsales del rey de León con Doña Urraca, hija de Alfonso Enríquez de Portugal, matrimonio que fue acogido en el reino con general aplauso.

En Castilla continuaban las rivalidades entre Laras y Castros y sabiendo el jefe de los primeros, D. Enrique, que el gobernador de Toledo, D. Fernando Ruiz de Castro se hallaba en Huete, en la provincia de Cuenca, allí marchó a combatirle, haciendo que le acompañara el niño Alfonso, que contaba 8 años de edad (1164). Entre Huete y Garcinarro tuvo lugar una sangrienta batalla entre ambos bandos rivales, en la que vencieron los Castros, muriendo en el encuentro D. Manrique de Lara, tutor del rey. Parece que este acontecimiento pudiera haber traido la tranquilidad a Castilla, pero no fue así, porque toda la familia de Lara tenía las mismas ambiciones que su jefe muerto, a quien sucedió su hermano Nuño, quien conservando en su poder a Alfonso VIII, comenzó a preparar por sorpresa un ataque a Toledo. Había en la plaza un caballero toledano llamado Esteban Illan, que se mantenía fiel a la bandera de Castilla y de acuerdo con un plan preconcebido, adelantóse D. Nuño con el rey hasta Maqueda. Salió de Toledo Illan a recibirle ocultándole aquella noche en la ciudad en la torre de San Román, refugio de antemano preparado. Esto ocurría en el año 1966 y cuando más desapercibidos estaban todos, izó en la torre la bandera del rey, gritando: ¡Toledo, Toledo por el rey de Castilla! Los gritos y a la vista de los estandartes castellanos que ondeaban en la torre de la iglesia, sobrecogieron a D. Fernando Ruiz de Castro, quien después de una fallila tentativa para apoderarse de la torre, se apresuró a salir de Toledo, buscando amparo entre los mo-

Lérida. Catedral



Paisaje navarro. Cañada de Izurzun

ros, recurso muy corriente en aquellos tiempos. Este audaz golpe dio el triunfo a los Laras. No obstante mucho esfuerzo costó a los defensores del príncipe conquistar el castillo de Zorita, sobre el Tajo, que en nombre de los Castros defendía Don Lope de Arenas y aun por la traición de un criado suyo, que de acuerdo con los Laras, asesinó a su amo dentro del propio castillo.

A partir de su entrada en Toledo se ve al joven rey Alfonso VIII obrar más como tal que como protegido, aunque aún no tenía la mayoría de edad, pero como quiera que ya se aproximaba a ella, se reunieron cortes en Burgos el año 1170 con el doble objeto de entregarle el gobierno del Estado y concertar su matrimonio con la princesa Doña Leonor, hija de Enrique II de Inglaterra, sin duda con miras a que viniese así al rey el condado de Gascuña, que poseía el monarca inglés y confinaba con los dominios de Castilla por la parte de Guipúzcoa.

Concertada la boda y habiéndose decidido el joven monarca a marchar a Aragón para recibir a su futura esposa, citó al rey de este reino, Alfonso II, hijo de Ramón Berenguer y de Doña Petronila, para dejar zanjadas las diferencias que por cuestión de fronteras existían de mucho tiempo antes entre ambos estados. Reuniéronse en Sahagún los dos Alfonsos y la disputa quedó resuelta a gusto de todos, firmándose, además, un tratado de paz y amistad, marchando ambos reyes a Zaragoza. El año 1170 contrajeron matrimonio Alfonso VIII y la princesa Leonor, cuando contaban cada uno 15 años. La ceremonia tuvo lugar en Tarazona con la asistencia del aragonés y de los prelados y principales caballeros del reino y de Castilla, marchando los recién casados a Burgos, donde Alfonso entró de lleno en el ejercicio de su autoridad real.

De este jovencísimo matrimonio nació el año 1171 una infanta, que ha producido entre los historiadores grandes controversias, pues mientras Garibay, Mariano, Zurita y otros suponen que fue Doña Blanca, la cual casó andando el tiempo con el rey Luis de Francia, de donde algunos quisieron deducir un supuesto derecho de este monarca a la corona de Castilla, pero Flórez, Nuñes de Castro y Mondéjar han demostrado suficientemente que la hija primogénita de Alfonso VIII fue Doña Berenguela, que tan famosa llegó a ser en la historia y a quien su padre reconoció como heredera del trono.

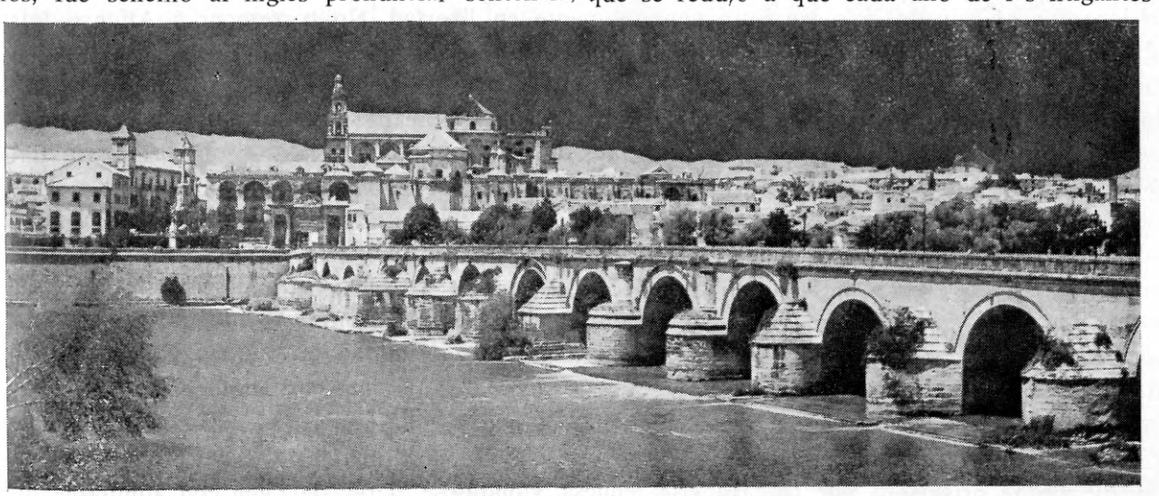
La Rioja era desde hacía mucho tiempo motivo de disgustos entre Castilla y Navarra, ya que sus límites no estaban bien definidos, lo que frecuentemente originaba choques sangrientos. Como quiera que durante la minoría de Alfonso VIII estuvo llena de turbulencias, el navarro aprovechó tal circunstancia para apoderarse de varias poblaciones, pero el futuro vencedor de las Navas no tenía el carácter muy apropósito para dejar a otro en posesión de lo que creía suyo y su primer cuidado en cuanto llegó a la mayoría de edad fue recobrar aquellos pueblos. Teniendo gran amistad con el rey de Aragón, quiso aprovechar la alianza que con él tenía y ambos Alfonsos convinieron en emprender la guerra al mismo tiempo. Así, el de Castilla entró por Tudela, tomando a Arguedas y el de Navarra cruzó el Ebro por Logroño, llegando hasta Pamplona. Pero D. Sancho de Navarra era hombre prevenido y valiente, por lo que los invasores hallaron gran resistencia en todas partes y sólo a costa de mucha sangre, obtuvieron algunas ventajas gracias al número y a la excelente calidad de sus tropas y a que los navarros tenían que atender a la vez dos invasiones. Según Zurita, había además de lo que podemos llamar cuestión de la Rioja, otro motivo de enemistad con el navarro. Por una de esas combinaciones que aún no se han podido interpretar en nuestra historia, el rey moro de Murcia había hecho donación del señorío de Albarracín a un caballero cristiano llamado D. Pedro Ruiz de Azagra. Este pobló su estado con cristianos y consiguió que su iglesia de Santa María fuese erigida por el legado de la Santa Sede en España, cardenal Jacinto, en silla episcopal. Azagra vivía allí como un reyezuelo, sin reconocer dependencia ni de Aragón ni de Castilla y estaba apoyado por el rey de Navarra. Desde este momento la alianza de los dos Alfonsos se extendió contra Azagra, declarando a Albarracín comprendido en la conquista del rey

de Aragón y los otros lugares de su señorío en el del castellano. Para garantía de este compromiso cambiaron dos castillos de cada parte, encomendados a otros tantos ricos-hombres de cada reino, con la condición de hacer por ellos pleito homenaje, los de Castilla al de Aragón y recíprocamente los de Aragón al de Castilla, sin poder entregarlos al respectivo monarca en 3 años. Esto ocurría en el año 1172, mas como al año siguiente se rompería este compromiso por parte del castellano a quien entregó Nuño Sánchez la plaza de Ariza, la más importante de las que garantizaban la seguridad del pacto, picóse de ello el aragonés viniendo a pagar los efectos de su enfado quien menos culpa tenía: la princesa Doña Sancha de Castilla con quien tanto tiempo había estado tratado el matrimonio del aragonés, el cual en desquite envió a pedir por esposa nada menos que a la hija del emperador de Costantinopla, Manuel. Finalmente este proyecto de enlace quedó anulado y reconciliados ambos monarcas, continuaron la guerra contra el rey de Navarra, recobrando el de Castilla muchos lugares y apretando de tal manera a Don Sancho su tío, que teniéndole cercado en el castillo de Leguin, lo hubiera hecho prisionero si al amparo de la noche no hubiera logrado fugarse el de Navarra.

El año 1174 se celebraron las bodas de Alfonso de Aragón con la princesa de Castilla D.ª Sancha, tía de Alfonso VIII, a cuya ceremonia acudió este monarca y unidos de nuevo los dos reyes prosiguieron su comenzada guerra contra el navarro, tomándole algunas plazas y concluyendo por recuperar el castellano las que aquél le había usurpado. Año 1176.

Como es lógico, los moros aprovecharon siempre las discordias entre los reyes cristianos, quienes sólo conseguían así debilitar sus propias fuerzas, siendo los muslines de Cuenca los que más hostigaban las líneas cristianas. Esta era, por su natural situación y también por sus muchos defensores, plaza muy difícil de conquistar, y Alfonso VIII de Castilla pensó rendirla. Ni la defensa que de la plaza hicieron los árabes, ni el rigor del invierno fueron obstáculo para que el castellano sitiara la plaza. Durante los 9 meses que duró el asedio, a pesar de que el emir de los almohades envió a los sitiados un fuerte contingente de tropas, todo fue inútil, ya que el castellano hizo retroceder a los que venían en ayuda de los cercados, quienes agotados todos los recursos y perdida toda esperanza, no tuvieron más remedio que rendirse sin condiciones, entrando el rey de Castilla en Cuenca el día 21 de septiembre del año 1177, agradeciendo al aragonés las ayudas que le había prestado, quien allí mismo le reconoció el homenaje que desde el tiempo del emperador reconocían los monarcas aragoneses a los reyes de Castilla. En Cuenca fue establecida la silla episcopal y después de su conquista los moros tuvieron que abandonar otras muchas poblaciones que no podían ser defendidas después de perdido el principal baluarte que era Cuenca.

Nuevamente salió a relucir el enojoso asunto de la Rioja y en esta ocasión fue D. Sancho de Navarra quien rompió las hostilidades, ensangrentando aquellas tierras, pero, por fortuna, los dos reyes llegaron a un acuerdo, que denotaba además un precedente tan favorable como por desgracia poco seguido, de someter el asunto a un arbitraje neutral, que estuvo a cargo del rey de Inglaterra, Enrique II, a quien no sin fundamento, podía ser recusado por el navarro como sospechoso de parcialidad por el parentesco que tenía con el rey de Castilla, casado con su hija. No lo hizo y ambos reyes contendientes, obligándose a respetar el fallo del inglés, se dieron mutuamente en garantía cuatro castillos por cada parte y pactaron una tregua de 7 años. Enviaron ambos sus embajadores a Inglaterra, para que cada uno defendiera los derechos que su señor creía tener. Este juicio se celebró en Westminster ante una asamblea de barones, condes y obispos. Fueron leídas en presencia del rey las correspondientes demandas de los monarcas de Aragón y de Castilla y como quiera que ninguno de los demandantes contradijera lo expuesto por la parte contraria, ni negara las violencias que recíprocamente habían cometido los dos soberanos, fue sencillo al inglés pronunciar sentencia, que se redujo a que cada uno de los litigantes res-



Una panorámica de Córdoba

Almería. Vista general.

tituyera al otro, pueblos, tierras y castillos que injustamente le había arrebatado, que eran las propiedades que en sus alegatos ellos reclamaban, añadiendo que en bien de la paz, el de Castilla daría durante 10 años al de Navarra 3.000 maravedís a pagar en Burgos en tres plazos. Comunicada esta sentencia a los interesados por sus embajadores, reuniéronse los reyes en la abadía de Fitero, donde después de dada su conformidad, acordaron y firmaron la paz por 10 años.

Sin embargo, el 1178 de nuevo el castellano y el aragonés, rompieron este solemne compromiso declarando la guerra al navarro, y fue Alfonso VIII quien rompió, pero al final se citaron ambos entre Logroño y Nájera (1179) y acordaron los dos solos (el castellano y el navarro) arreglar sus diferencias, reconociendo en el de Castilla el dominio de Logroño, Entrena, Navarrete y otros lugares de la Rioja, pero reteniéndolos como en depósito de su alianza y amistad por 10 años la persona que el navarro señalase. De este modo acabaron las diferencias de los dos monarcas sobre los límites de sus estados.

Libre ya Alfonso VIII de Castilla de estos pleitos familiares, que jamás ni en ninguna época debieron suscitarse entre los reyes españoles, pudo dedicarse de lleno a organizar sus asuntos, ya que los disturbios pasados requerían una especial atención. Recorrió todo el reino fundando la catedral de Palencia el año 1186 y la del célebre monasterio de las Huelgas de Burgos al año siguiente, famosa ésta por su singular jurisdicción, tanto seglar como eclesiástica, que es tal, que ningún otro monasterio de monjas la ha tenido ni igual ni semejante. La abadesa era un auténtico obispo con todas sus atribuciones y hasta con más prerrogativas y hoy en día puede verse el báculo expuesto en el monasterio. La predilección y el respeto que todos aquellos reyes, verdaderamente grandes, a pesar de sus errores, mostraban al clero, hizo al rey eximir a los obispos, abades o simples clérigos, de todo servicio o tributo. Otorgó fueros a diferentes ciudades y recobró por medio de las armas el llamado Infantazgo de León, que su tío Fernando II retenía desde que por los disturbios ocurridos durante su minoría, ocupó varios puntos de Castilla.

El año 1188 falleció el rey de León, Fernando II y esto nos obliga a referir, antes de pasar adelante, los hechos sucedidos desde que este monarca ocupó el trono. Ya conocemos la intervención que tuvo, o pretendió tener, durante la minoría de su sobrino Alfonso VIII, a cuyas pretensiones renunció cuando los Laras, apoderándose de Toledo, aseguraron su triunfo. Llamaban entonces poderosamente su atención los asuntos de Portugal. Alfonso Enríquez, cuyo poder iba en aumento, gracias a las victorias que de continuo obtenía sobre los musulmanes, ensanchando cada vez más su territorio, viéndose dueño de Santaren, Lisboa, Cintra y otras principales poblaciones. Ocurriósele entonces a Fernando II fortificar a Ciudad-Rodrigo, tal vez con un plan puramente defensivo, pues aunque estaba casado con una hija del portugués, todo podía recelarse de la ambición y belicoso carácter de Alfonso Enríquez, quien vio una amenaza en lo que podía ser solamente una precaución y temiendo que su yerno se propusiera molestar desde esta plaza el territorio portugués, envió contra él un cuerpo de ejército a las órdenes de su hijo Sancho. Acudió el rey de León a defender la ciudad amenazada, derrotó a los portugueses, haciendo prisionero a su cuñado, a quien puso generosamente en libertad. No correspondió Alfonso Enríquez al noble proceder del leonés, puesto que irritado con aquel descalabro, irrumpió acompañado de su hijo por tierras de Galicia, se apoderó de Túy, sometió los distritos de Toroño y de Limia y dejando guarnecidos aquellos castillos satisfecho con haber vengado el desastre de Ciudad-Rodrigo, se volvió a Portugal para continuar la guerra contra los sarracenos de las fronteras del sur. En la primavera de 1169 acometió el intrépido monarca portugués la importante plaza de Badajoz, sin detenerle la consideración de que aquella antigua capital del Algarbe debía por varios títulos y pactos ser incorporada en caso de conquista a la monarquía leonesa, y sin respetar los vínculos de sangre que con el de León le unían. Había llegado ya Alfonso Enríquez a dominar los dos tercios de la población, reducidos los sarracenos a un estrecho recinto, cuando se vio llegar al ejército leonés acaudillado por Fernando II. Quedaron así los portugueses cercados por fuera por los de León y hostilizados por dentro por los musulmanes. Penetraron los leoneses en la ciudad, haciendo grandes estragos a los de Portugal y el rey Alfonso Enríquez, corriendo a todo escape para ganar una de las puertas, chocó violentamente con ella, recibiendo un golpe que le fracturó una pierna contra el hierro de su propia armadura y cayendo sin sentido del caballo fue hecho prisionero por la caballería leonesa. Condújose el rey de León con admirable nobleza

y generosidad, bien que estas virtudes, a decir de los más acreditados historiadores, eran naturales al leonés. Después de haber mandado curar con toda solicitud al prisionero, quien sin miramiento a los pactos políticos establecidos, ni a los lazos de la sangre, le causaba tantos disgustos y procuraba dañarle cuanto podía, se contentó con decirle: "Restitúyeme lo que me has usurpado y ve libre a cuidar de tu reino". Y aquel Alfonso Enríquez, el terror de los moros del Algarbe, el que había obligado al primer emperador de España a aceptar con resignación la independencia de la monarquía portuguesa, que había sabido crear para sí, admitió la generosa propuesta de Fernando II y devolviéndole los 25 castillos que le había tomado en Galicia, despidióse del leonés haciéndole un regalo de 20 caballos de batalla y se volvió a su reino, llevando para siempre la pena de que la fractura de la pierna le impidió en adelante dirigir en persona la guerra, lo cual era para él una gran desgracia. Fernando II quedó dueño de Badajoz.

Tiempo después llegó a España el emir Yussuf-Abu-Yacub para reforzar a los almoravides, dirigiéndose a Portugal, donde sufrieron gran derrota y pensando que por tierras de León la suerte les sería más favorable, se dirigieron a Ciudad-Rodrigo, pero los leoneses, al mando de su rey, marcharon al encuentro de los muslines derrotándoles completamente. En aquellos tiempos de grandes creencias religiosas y dado el enorme número de enemigos vencidos, se atribuyó tan señalada victoria a la intervención del apóstol Santiago. Este hecho sucedió el año 1173.

Uno de los prisioneros que se hicieron en aquella batalla fue D. Fernando Ruiz de Castro, que tan importante papel había desempeñado en los sucesos de Castilla y que cuando los Laras se apoderaron de Toledo, huyó de este reino pasándose a los musulmanes, según la fatal costumbre que tomaron incomprensiblemente muchos caballeros cristianos. Afortunadamente para el prisionero, el rey de León no podía olvidar los servicios que había prestado a su causa, cuando venció a los Laras en la batalla de Huete, de modo que la cautividad fue para él una gran suerte, pues Fernando II le incorporó a sus banderas. El tiempo no había extinguido el odio que Castro tenía a los Laras, así que el primer uso que hizo de los medios que el leonés ponía en sus manos, fue para invadir a Castilla, donde encontró en Tierra de Campos a los seguidores de los Laras. trabándose un sangriento combate en el que murieron muchos caballeros de ambos bandos, entre ellos el conde Osorio, que a pesar de ser suegro de Castro, militaba en campo contrario, lo cual produjo tal irritación en su reino que sólo por este hecho repudió a su esposa. El rey de León queriendo dar una prueba del afecto que profesaba a Castro, le casó con su hermana bastarda Epifania. Año 1174.

Si por este lado favoreció la fortuna a los Castros, que llegaron a emparentar con los hijos del emperador, no se mostró menos propicia con sus rivales, pues en el año siguiente una señora de la casa de Lara llegó a sentarse en el trono de León. Ya sabemos lo escrupulosos que se mostraban los papas acerca de los impedimentos dirimentes de los matrimonios de los reyes por razón de parentesco, y como todas las familias estaban enlazadas unas con otras, es innumerable el número de divorcios que por esta causa registra nuestra historia. Hacía más de 10 años que el rey de León vivía en perfecta concordia con su esposa Doña Urraca, hija del rey de Portugal y de ella tenía un hijo nació en 1171, llamado también Alfonso, como sus abuelos paterno y materno, cuando informado el Sumo Pontífice del parentesco en tercer grado que media entre los dos consortes, como nietos que eran de las dos hermanas Urraca y Teresa, hijas de Alfonso VI, le obligó a separarse, lo cual causó no poca pena a Fernando II; pero hubo de acceder a ello, temeroso de las censuras eclesiásticas en 1175. Contrajo entonces el rey nuevas nupcias con la hija del conde D. Nuño de Lara, viniendo a tener de este modo el mismo parentesco con las dos familias rivales, pero habiendo fallecido la nueva reina el año 1180, se casó el rey

Seo de Urgel-Lérida. Claustro catedral

por tercera vez con una hija del señor de Vizcaya, Nájera y Haro, D. López Díaz, llamada Doña Urraca López, de la cual dice un historiador que era una mujer llena de ambición y de envidia, que le dio al rey dos hijos, Sancho y García y no pocas pesadumbres con la pretensión de anteponer sus hijos en los derechos de sucesión de la corona al que el rey tenía de su primer matrimonio, so pretexto de la disolución ordenada por el pontífice.

Por algún tiempo gobernó en paz Fernando II sus estados, cuando un suceso importante le obligó a tomar las armas, tantas veces vencedoras, para demostrar, no sólo sus grandes prendas militares, sino su lealtad como aliado y amigo. Según un moderno historiador, el terrible emperador de Marruecos Yussuf-Abu-Yacub había desembarcado en Algeciras con numerosas bandas africanas, en que venían hasta 37 walíes y marchando hacia occidente y atravesando Portugal por tierras de Alentejo, acampó con su innumerable morisma junto a Santarén, una de las gloriosas conquistas de Alfonso Enríquez. Combatida la plaza de día y de noche, rotos los muros y dentro ya de la ciudad los almohades, veíanse en el mayor aprieto los portugueses, que hubieran sucumbido sin la oportuna llegada del príncipe D. Sancho y el obispo de Porto, al mando de un contingente de tropas, que hicieron no poco daño a los enemigos, matando a uno de los principales caudillos sarracenos. Acudió igualmente el arzobispo de Santiago con tropas de Galicia, que también causaron grave quebranto a los musulmanes. Pero eran éstos tan numerosos que aquellas parciales ventajas no bastaban para liberar a Santarén ni a sus apurados defensores; por el contrario, sin dejar de asediar la plaza, destacóse un cuerpo de moros con el intento de distraer a los cristianos hacia la parte de la Alcazaba y en aquella marcha devastadora, dicen los cronistas que cometieron la bárbara crueldad de degollar hasta 10.000 mujeres y niños que habían capturado en Santarén, como en venganza de las pérdidas que le causaron las tropas del príncipe Sancho y las de los dos obispos. El castillo de Allobaza resistió vigorosamente y en sus infructuosos ataques perdieron los muslines 3 de sus walíes y muchos soldados. Entre tanto, el cerco de Santarén duraba ya un mes, cuando llegó al campamento musulmán la noticia (24 de julio de 1184) de que el valeroso rey de León se encaminaba allí y retaba a singular combate al propio emperador de Marruecos. Temió, por el contrario Alfonso Enríquez que el leonés no hubiera olvidado antiguos agravios y que fuese con ánimo de emplear contra él sus armas, y envióle a decir que desistiese de aquella guerra, pero pronto le tranquilizó el rey de León, respondiendo al padre de su primera esposa que su objetivo era ayudarle contra los sarracenos. Al aproximarse los leoneses se dispuso el emperador de Marruecos para la batalla y se vio a Yussuf en el acto de querer montar a caballo caerse sin sentido y no volver a levantarse más; aún no se sabe si acometido por algún repentino accidente, si atravesado por una ballesta lanzada desde el adarbe. La súbita muerte del emperador originó un general pánico en todo el ejército musulmán, que huyó desordenadamente acosado por las fuerzas leonesas y portuguesas. Tal fue el fin del famoso sitio de Santarén. Agradecido quedó Alfonso Enríquez al noble y generoso comportamiento del rey de León.

El día 6 de diciembre de 1185 falleció el ilustre fundador de la monarquía portuguesa, Alfonso Enríquez, después de haber gobernado este país por espacio de 12 años con los títulos de infante y príncipe y 45 con el de rey. Consolaba a los portugueses que le sucedía su hijo Sancho, conocido por su valor y arrojo en las luchas con los almohades. Ya conocemos la circunstancia por la cual Portugal se erigió en monarquía independiente del reino de León, lo que en verdad fue lamentable, ya que la situación geográfica dentro de la Península, la religión y el idioma eran comunes. Pasando el tiempo, durante el reinado de Felipe II volvería a formar con España un sólo reino.

Paisaje navarro. Isaba.

LA MINERIA LEONESA

INVESTIGACION MINERA

EN el año 1974 se desarrolló la investigación minera en España en zonas seleccionadas con gran intensidad. Fueron los resultados francamente positivos en algunos casos y las perspectivas han sido alagüeñas para otros, cuya ejecución prosiguió en 1975.

En el año citado la inversión alcanzó la cifra de 343 millones de pesetas, lo que supone un incremento del 8,5 por ciento y del 34 por ciento sobre la de los años 1973 y 1972, respectivamente.

Hay que destacar por su interés para nuestra provincia la investigación de minerales de hierro en el área de ASTORGA-PONFERRADA, proyecto ya iniciado en el año 72 y finalizado en 1975; se ejecutaron 87 sondeos, habiéndose perforado 16.518 metros en conjunto. Puede decirse que la mayor parte de los sondeos cortaron mineral de hierro, ya que la corrida de las capas es conocida y con este proyecto se pretendía solamente lograr una estimación del potencial minero de las mismas.

INVESTIGACION DE ROCAS INDUSTRIALES.—La investigación, de gran transcendencia para la economía del país, se está llevando a efecto bajo tres aspectos fundamentales: El Mapa Nacional de Rocas Industriales, el Archivo Nacional de Rocas Industriales y la realización de estudios sectoriales de un tipo de rocas en un área definida.

En cuanto se refiere al Mapa Nacional de Rocas Industriales, se realizaron 30 hojas durante el año 1974, con lo cual en 1975 se disponía de un número de hojas superior a 90 que cubren todo el territorio nacional. Se han seguido incorporando al archivo los datos procedentes de los estudios sectoriales y de la cartografía, habiéndose elaborado también un programa para obtener, en base a este archivo las estadísticas procedentes para el Ministerio de Industria.

Figuran entre los citados estudios la investigación de caelines en la Cordillera Ibérica; ha proseguido la investigación de rocas en Galicia, pizarra, asbestos y granito y también se han elaborado monografías muy interesantes de rocas industriales.

No ha sido objeto nuestra provincia de estos trabajos de investigación que tienen máximo interés, ya que el subsuelo leonés es rico en mármoles, pizarras, existiendo también importantes ísleos graníticos.

MINERALES DE HIERRO.—El desarrollo de la minería de hierro en nuestra provincia, tropieza con la dificultad de las considerables distancia existentes entre los yacimientos y sus puntos de destino: Vigo para la exportación y Avilés para la utilización del hierro en ENSIDESA.

Sin embargo, el problema mayor estriba en la pobre ley de los minerales y su elevado contenido en fósforo.

A pesar de estos obstáculos, las producciones han ido aumentando en los tres últimos años pasándose de las 800.000 toneladas obtenidas en 1973 a 1.117.000 toneladas en 1975.

Paralelamente la mano de obra experimentó un ostensible incremento, pasándose de 453 trabajadores (de interior y superficie) en 1973 a 595 en 1975.

EL TRANSPORTE DE MINERAL DE HIERRO.—RENFE presta una especial atención a este transporte, con establecimiento de trenes puros e índices óptimos de regularidad y seguridad.

Los ciclos de transporte son menores de 36 horas, incluyendo carga y descarga y se dispone de una fuerte mecanización en las dos operaciones.

El mineral de hierro extraído en los Cotos Wágner y Vivaldi, se transportan por ferrocarril, tanto el destinado a las siderurgía asturiana, como el exportado para siderúrgicas extranjeras por el puerto de Vigo (Cargadero de Muradas). La carga se efectúa en la estación de San Miguel de las Dueñas, en cuyas inmediaciones se encuentran las explotaciones mineras.

Actualmente sobrepasa el millón de toneladas anuales la producción real de estas minas, siendo las reservas y posibilidades muy superiores a esa cifra.

Por teleférico llega el mineral a las tolvas fijas instaladas sobre vía ancho Renfe, desde las que se carga por gravedad, sobre vagones-tolva de especial construcción para el transporte del mineral.

La agilidad de este procedimiento de carga permite que en un plazo de setenta minutos pueda quedar dispuesto para ser expedido un tren con 1.200 toneladas netas. Tienen los vagones una capacidad de carga neta de 50 toneladas.

Se expiden diariamente desde la estación de San Miguel de las Dueñas, trenes puros con cargas brutas de 600 toneladas en tracción sencilla y de 1.200 en doble tracción.

Las cargas con destino a Vigo se elevan a 1.800 toneladas brutas por tren.

Se distribuye la producción de Wagner y Vivaldi entre la siderurgía nacional y la extranjera en una proporción aproximada del 50 por ciento, con las variaciones estacionales propias del mercado.

La distancia recorrida hacia Asturias es prácticamente la misma que hacia Vigo, unos 290 kilómetros.

Desde San Miguel de las Dueñas hasta Veriña y Trasona, en Asturias, el arrastre de los trenes se realiza con locomotoras eléctricas.

MINERALES DE MERCURIO.—Los yacimientos del Cinabrio, abundante en la Montaña Leonesa, no son objeto actualmente de explotación y se han paralizado las minas en actividad a consecuencia de la excesiva baja en el precio del mercurio, tanto en los mercados nacionales, como internacionales.

Por estar situadas estas minas a mucha altitud, prácticamente no pueden trabajarse más que en verano, ya que durante el invierno y parte de la primavera están cubiertas de nieve.

LA EXPLOTACION DE PIZARRAS.—Es la zona de La Cabrera la principal Comarca productora de pizarras. Su industrializción ha crecido intensamente y cantidades muy considerables de esta roca industrial se destinan a la exportación, siendo los mercados principales Francia, Alemania y Rusia, partiendo el transporte de Puente de Domingo Flórez.

La falta de carreteras que hicieran el transporte de este material más fácil y menos costoso es una gran dificultad con que se enfrenta esta interesante actividad.

PANORAMA ACTUAL DEL CARBON COMO MATERIA PRIMA

Por razones de estado físico el gas y el petróleo se extraen más fácilmente que el carbón y el transporte en gasoductos y oleoductos es mucho más económico que la variante menos cara de transporte lejano del carbón y con más razón, si tenemos en cuenta la menor capacidad calorífica por kilogramo de combustible sólido.

Como fuente de energía calorífica, gas y petróleo tienen más regularidad de composición que el carbón y se manejan y almacenan mejor; la combustión de los primeros se regula mucho mejor, necesitándose para la combustión completa menos exceso de comburente.

La competencia del petróleo amenaza al coque, como materia prima metalúrgica y química, por la utilización para la reducción química de los hidrocarburos gaseosos del petróleo. El aprovechamiento del coque y carbón para la fabricación del carburo de calcio, etileno y cianamida cálcica, empieza a estar bloqueado al poder obtenerse el acetileno con facilidad por craqueo del metano y la pérdida de interés de la cianamida como abono.

Actualmente las fábricas de gas de todo tipo sufren una suerte competencia por los gases licuados del petróleo ("Butano") como combustible doméstico y lo mismo ocurre a los semicoques, combustibles sólidos que arden sin humo.

Tanto el gas de coquería como el de gasificación que fueron valiosísimas materias primas para la obtención de hidrógeno y gas de síntesis, han sido sustituídos por productos derivados de las naftas obtenidos en procesos más sencillos y económicos

Por lo que respecta a los hidrocarburos aromáticos (benceno, tolueno, naftaleno, etc), el fenol y bases pirídicas se ha llegado a obtenerlos por procesos químicos relativamente fáciles a partir del petróleo; la disponibilidad de estos productos es ahora ilimitada para la industria química orgánica, mientras que cuando provenían de la carboquímica, estaban supeditados en su producción a las fluctuantes necesidades de la diserurgía y del gas de ciudad.

La clara situación de incompetencia del carbón se ha tratado de superarla primeramente racionalizando el arranque del carbón para aminorar la enorme influencia de la mano de obra, lográndose una admirable tecnología en Inglaterra, Rusia, y Bélgica principalmente. Se viene estudiando muy intensamente la gasificación subterránea para obtener en bocamina una mezcla gaseosa de óxido de carbono e hidrógeno la que después de ser purificada de polvo y compuestos del azufre, puede ser llevada por tubería, bien a las centrales térmicas o a las fábricas químicas.

Si se logra poner a punto estas técnicas de gasificación supondán una etapa para el carbón en su participación en la economía energética.

Los intentos de transformar la materia carbonosa en humazos de gran utilidad para la fertilización de los suelos, persiguen objetivos de gran transcendencia para el país, cuyos suelos agrícolas están muy empobrecidos en materia orgánica (humus), ya que su enriquecimiento haría factible el aprovechamiento de los abonos minerales en forma mucho más económica por ser entonces necesarias cantidades menores. En la actualidad la pobreza en humus de extensas áreas del suelo español condiciona el despilfarro de los fertilizantes minerales que no son retenidos por las tierras más que en una exigua parte.

(De "ECONOMIA LEONESA". Organo de la Cámara Oficial de Comercio e Industria de León).

PLAN DE ACCION

Y PROGRAMA PARA EL

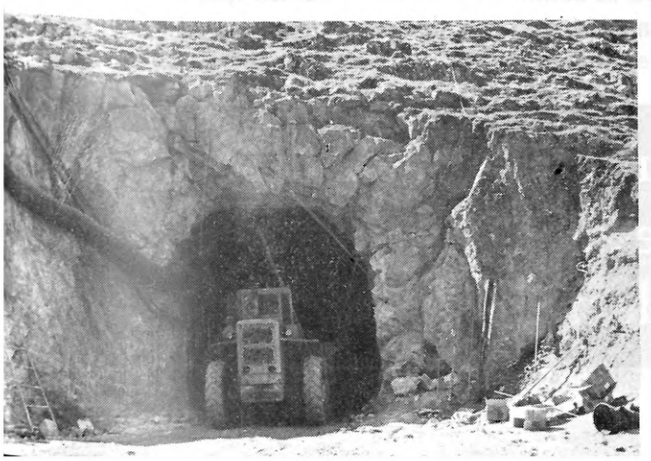
MES DE LA SEGURIDAD - OCTUBRE 1976

SEGURIDAD

PLAN DE ACCION

Como todos los años vamos a celebrar una vez más el MES DE LA SEGURIDAD, y pretendemos crear un clima de interés y entusiasmo grande que nos lleve a conseguir los objetivos que nos proponemos, y que son eliminar todas las acciones o condiciones peligrosas que puedan originar un accidente.

Para que este objetivo se cumpla, y el MES DE LA SEGURIDAD sea un éxito completo y no tengamos accidentes, se precisa un gran interés y entusiasmo por parte de todos, y eso es lo que trataremos de conseguir en esta campaña, despertando en todos un entusiasmo porque su taller, explotación, tajo, etc., sea el mejor de la Empresa, en el que más orden haya y donde mejor se cumplan todas las NORMAS DE SEGURIDAD y por consiguiente, no tengan ningún accidente.



Ya sé que llevamos varios años repitiendo las mismas cosas, en estos llamados MES DE LA SEGURIDAD, que resultan aburridas las reuniones que se celebran cuando la inauguración y la clausura, que resultarían más divertidas si trajésemos alguna atracción de otra clase, pero debemos pensar que los objetivos que perseguimos, y que poco a poco vamos alcanzando, aunque un poco despacio, nos compensarán de esos pocos minutos que estamos escuchando siempre las mismas palabras, pues no hay nada más hermoso y noble que poder disminuir el sufrimiento y el dolor que produce un solo accidente, y creo que merece la pena distraer esos minutos de nuestras diversiones y asistir a estos actos, pues siempre aprendemos algo que pudiera algún día salvarnos la vida o poder salvar la de algún compañero.

Por tanto, aliento a todos los trabajadores, mandos, técnicos, etc. a que tomen con entusiasmo el MES DE LA SEGURIDAD, que pongan orden y limpieza en sus respectivos puestos de trabajo, que respeten las Normas de Seguridad y Prevención de Accidentes, a sus esposas y a sus hijos que les alienten también y estar todos convencidos que disminuirán los accidente y que todos seremos beneficiarios de ello.

ACCIDENTES PRODUCIDOS POR MAQUINAS

Todos los años se dedica dentro del MES DE LA SEGURIDAD, especial atención a alguna causa principal de accidentes, así hemos visto que en años anteriores dedicamos preferente atención a los desprendimientos, a maniobras, al polvo y al ruido, etc.

Este año queremos dedicar especialmente el MES DE LA SEGURIDAD A LAS MAQUINAS. El motivo se comprende fácilmente, y para ello voy a describir los accidentes que han ocasionado las MAQUINAS en estos últimos meses:

AÑO 1975.—Los accidentes que nos han causado las máquinas durante el año 1975 fueron los siguientes:

Accidentes causados por el páncer	15
» » » paleadoras	2
» » » cintas transportadoras	2
» » » entibación TACA	2
» » » varias máq. ...	7
TOTAL	28

En el año 1975 hubo 167 accidentes en total, lo que quiere decir que un 16,76% del total de accidentes fueron causados por diversos tipos de máquinas.

En desprendimientos, este mismo año hubo 24, o sea, un 14,37% de los accidentes totales, y todos sabemos que siempre fue la mayor causa de los accidentes en la mina el desprendimiento o caída de piedras, superándolo en este año los producidos por las máquinas.

AÑO 1976.—Hasta el día 31 de julio de este año llevamos por accidentes ocasionados por máquinas los siguientes:

Accidentes causados por el páncer	10
» » » paleadoras	2
» » » entibación TACA	2
» » » locomotoras . .	2
» » » máq. varias . .	3
TOTAL	19

Hasta el 31 de julio del presente año de 1976, llevamos 102 accidentes en total, lo que significa que el 18,62% de los accidentes fueron ocasionados con máquinas, y va en aumento el porcentaje con relación a los años anteriores.

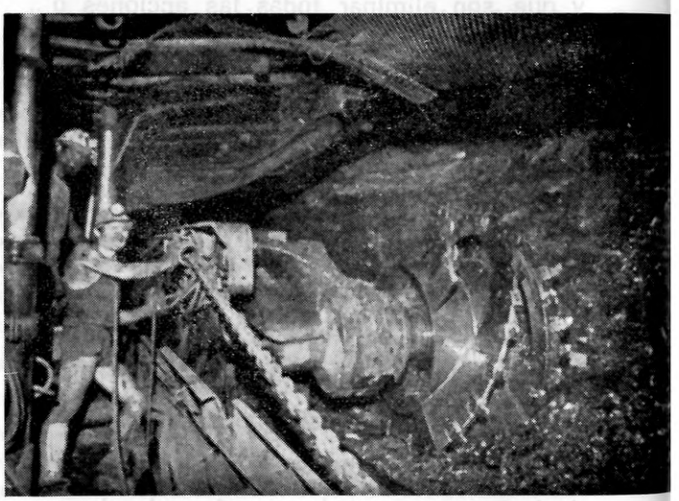
Hasta esta misma fecha, el 31 de julio, por desprendimiento de piedras llevamos 12 accidentes, un 11,76% del total, que como se ve disminuyendo con relación a años anteriores.

En el año 1970.—39 accidentes por desprendimientos, el 16,18%, 21 accidentes por máquinas, 8,71%.

En el año 1971.—33 accidentes por desprendimientos, el 14,34%, 21 accidentes por máquinas, el 9,13%.

En el año 1972.—39 accidentes por desprendimientos, el 20,85%, 14 accidentes por máquinas, el 7,48%.

En el año 1973.—17 accidentes por desprendimientos, el 10.11%, 21 accidentes por máquinas, el 12,50%.



En el año 1974.—19 accidentes por desprendimientos, el 13,19%, 22 accidentes por máquinas, el 15,27%.

En el año 1975.—24 accidentes por desprendimientos, el 14,37%, 28 accidentes por máquinas, el 16,76%.

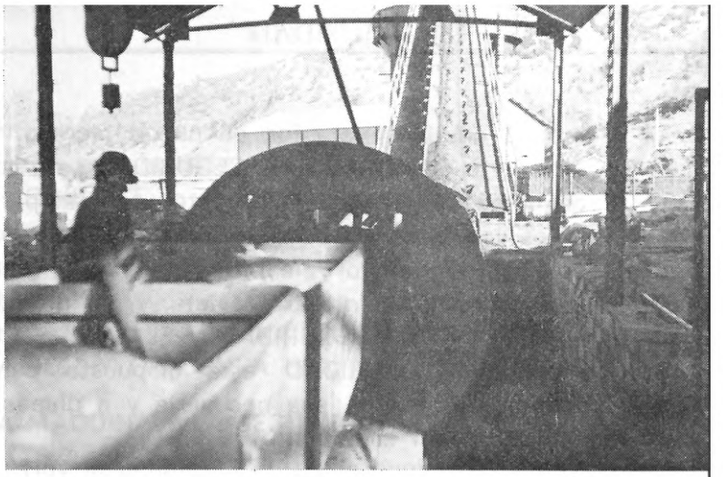
De la estadística anterior, vemos que si bien los accidentes por desprendimiento están es-

Las máquinas son un precioso auxiliar del hombre, según las tratemos como conviene, según las respetemos, va en ello nuestra seguridad y la de nuestros compañeros.

tabilizados o con ligeras variaciones, siendo esta la principal causa de los accidentes en la mina, y creemos que el porcentaje de accidentes por desprendimientos bajará sensiblemente en estos años, debido principalmente, a que parece que le tenemos más respeto, y cumplimos mejor las normas dadas por SEGURIDAD en cuanto a saneo, entibación, empiquetado, etc. y porque a todos nos parece que es el único peligro existente en la mina, por todo ello le prestamos más atención que a ningún otro.

También influirá en la disminución de los accidentes por desprendimientos la implantación de los nuevos sistemas de entibación con TACA y SALZGITTER, mucho más seguros y más fáciles de manejar.

Pero la evolución que tenemos nos trae como consecuencia, un aumento considerable del número de accidentes causados por máquinas, que ese sí se ve claramente en la estadística anterior.



El manejo de una máquina entraña siempre un cierto grado de responsabilidad y un conocimiento profundo de su funcionamiento.

Estos accidentes por las máquinas son causados por no manejarlas con respeto a las NORMAS DE SEGURIDAD, exceso de confianza, como ocurre con los PANCER, que es la máquina que más accidentes causa, y no por culpa de las máquinas sino por culpa nuestra, por no manearlas correctamente.

Como todos más o menos trabajamos donde existe alguna MAQUINA, como pánceres, paleadoras, rozadoras, cintas transportados, locomotoras, cadenas elevadoras, basculadores, sierras, tornos, fresas, etc., vamos a prestarle más atención, ya que originan una cantidad excesiva de accidentes, que suelen ser bastante graves y a veces mortales y que lo mejor para evitarlos es respetar las NORMAS DE SEGURIDAD.

Vamos por tanto a dedicar este MES DE LA SEGURIDAD a la MAQUINA, ya que estamos cada día más mecanizados, pero vamos a tratar a ésta como lo que es, una gran ayuda para eliminar los esfuerzos, pero también una fuerza ciega que nos obedece en todo, incluso en las equivocaciones, y que en una equivocación nuestra puede atraparnos. Tener la seguridad que la máquina no se equivoca, nos equivocamos nosotros.

INFORMACION

Además de dedicar el mes de la SEGURIDAD a las máquinas, vamos a dedicar, como complemento, una gran campaña de información, tanto en lo que se refiere a SEGURIDAD, como en todos los aspectos de la EMPRESA. Si bien no llegará toda esta información en el mes de la SEGURIDAD, se hará lo más pronto posible. En lo referente a SEGURIDAD, trataremos de informar a todos de las NORMAS a seguir en todos los trabaojs y MAQUINAS, y especialmente a los NUEVOS, que el año pasado sufrieron un porcentaje bastante elevado de accidentes los que llevaban menos de dos años de trabajo, si bien casi todos estos accidentes fueron leves. Creemos que se necesita más información y la intentaremos hacer con unos

breves cursillos para los de nuevo ingreso, y el reparto de NORMAS DE SEGURIDAD para cada categoría y unas de carácter general para todos los mineros, cursillos para los distintos puestos de trabajo y la información que venimos haciendo en nuestra revista, y por último, el SERVICIO DE SEGURIDAD y EL COMITE DE HIGIENE Y SEGURIDAD está dispuesto para cuanta información sea necesaria y a disposición de quien la solicite.

INAUGURACION DEL MES DE LA SEGURIDAD

La inauguración del MES DE LA SEGURIDAD será el domingo día 3 de OCTUBRE, a las 11 horas y 30 minutos de la mañana. Habrá una información de los resultados de los accidentes y una charla sobre los medios de evitarlos. Asistirán diversas autoridades, los técnicos y dirección de la Empresa, y quedan invitados todos.

Se sorteará entre los asistentes un REGALO.

PREMIOS, CONCURSOS Y REGALOS

Como todos los años se hará un premio para el Grupo que más destaque en su labor de prevención de accidentes, para lo cual un jurado recorrerá los distintos grupos y mediante un baremo, que acuerde el COMITE DE HIGIENE Y SEGURIDAD EN EL TRABAJO, se sorteará entre los trabajadores de ese GRUPO que mayor puntuación alcance.

CONCURSO DE CARTELES

Se convoca un concurso de carteles sobre temas de SEGURIDAD, y con arreglo a las siguientes bases:

a) Podrán participar todos los trabajadores de la empresa y jubilados de la misma.
b) Tendrán un tamaño de 600×860 m/m. y a 5 tintas como máximo.
c) Todos los carteles presentados quedarán de propiedad de la Empresa.
d) Fecha máxima de admisión hasta el 30 de octubre y se entregarán en la oficina de SEGURIDAD.
e) Habrá los siguientes premios:
   1.° 8.000 pesetas.
   2.° 5.000 pesetas.
   3.° 3.000 pesetas.
f) Podrá ser declarado desierto uno o varios premios, si la calidad de los mismos no fuese mínima.
g) El jurado será designado por el Comité de Higiene y Seguridad.

CONCURSO DE FOTOGRAFIAS

Se otorgará un premio de 2.000 pesetas a la mejor fotografía que refleje un acto inseguro o condición peligrosa en máquinas o protecciones. Podrán participar todos los trabajadores de la empresa.

CONCURSO DE DIBUJOS INFANTILES

Se convoca un concurso de dibujos o pinturas infantiles sobre temas de SEGURIDAD, para todos los hijos, de ambos sexos, de los trabajadores de la empresa y que tengan de 6 a 14 años.

Se establecen 3 premios consistentes en obsequios-regalo.

Deberán mandar el nombre, dirección, edad, colegio, y nombre y grupo donde trabaje su padre.

CONCURSO DE 6 ERRORES Y UN DEFECTO

A los asistentes a la INAUGURACION del mes de la seguridad se les entregará a la entrada un folleto de SEGURIDAD, que en la última página trae un dibujo con «seis errores y un defecto».

Entre los acertantes, que lo entreguen en la oficina de Seguridad antes del 30 de octubre se sortearán tres premios de 1.000 pesetas cada uno.

Sólo se admite un dibujo por cada concursante, y tiene que ser trabajador de la empresa o familiar del mismo.

CONCURSO DE NORMAS DE SEGURIDAD

Durante todo el mes de octubre, MES DE LA SEGURIDAD, se pondrán en los distintos Grupos unas NORMAS DE SEGURIDAD, en unas

No manejes nunca una máquina si no has sido instruído y autorizado para ello.

pizarras, cada tres días una diferente, en total 10 en el mes.

Se establecen tres premios de 1.000 pesetas cada uno, a sortear entre todos los que entreguen, escritas las 10 Normas que fueron puestas en su Grupo, por el orden en que fueron colocadas.

Para esto se mandarán al SERVICIO de SEGURIDAD antes del 30 de octubre, con el nombre y grupo al que pertenece.

SUGERENCIAS

Se premiará a las mejores sugerencias que se hagan en materia de SEGURIDAD O PREVENCION DE ACCIDENTES O ENFERMEDADES PROFESIONALES, y que a juicio del COMITE DE HIGIENE Y SEGURIDAD sean de aplicación práctica.

SESIONES DE CINE

Todas las semanas habrá un día sesión de cine con películas sobre SEGURIDAD.

Un día será sobre accidentes de HOGAR y se invita a todas las señoras y señoritas.

Otro día será para los niños.

El día y hora se avisará oportunamente.

CHARLAS Y CONFERENCIAS

Se darán charlas y conferencias sobre prevención de accidentes y enfermedades profesionales.

BONOS Y DIPLOMAS

Como todos los años se concederán los diplomas y los bonos a todos los que según las normas establecidas les correspondan, se les comunicará a todos los que les corresponde diploma, que se entregará el día de la clausura. En estos diplomas y bonos son cerca de las 450.000 pesetas.

CLAUSURA

La clausura será el domingo, día 7 de noviembre en el Cine EMILIA a las 11 horas 30 minutos.

Se hará el reparto de premios a todos los que lo hayan obtenido, se sorteará un regalo entre los asistentes, y se dará cuenta de los resultados obtenidos.

Quedan todos invitados, trabajadores y familiares, y esperamos una colaboración amplia por parte de todos, al igual que lo hicisteis otros años, y esperamos que vuestra presencia en estos actos de INAUGURACION, PARTICIPACION Y CLAUSURA SEA MUY NUMEROSA.

LA MAQUINA Y LA SEGURIDAD

Hoy la mina está en plena evolución. En todos los puntos de trabajo la MAQUINA sustituye los trabajos manuales, poniendo generosamente al servicio del hombre su capacidad inagotable de energía. Cualquier cosa que hagamos en la mina o en la vida, nos encontramos siempre con la presencia, más o menos cerca de la MAQUINA.

La MAQUINA es, (como la lengua de ESOPO) la MEJOR y la PEOR de las cosas.

La MEJOR porque, multiplica el trabajo del hombre y es fuente de riquezas.

No olvides que el mejor premio que se puede obtener en seguridad, es no accidentarse. Este no se puede comparar a ninguno. Para conseguirlo sólo nosotros mismos podemos hacerlo.

4 cosas PARA 4 casos

PANCER

1.ª—No montes en él cuando esté funcionando. No pongas los pies en las colas, ni en lugares que te los pueda coger una racleta.

2.ª—Cuando transporte materiales por él hazlo correctamente. En los SUTIRAJES coloca los pies detrás de las mampostas.

3.ª—No arranques nunca sin antes cerciorarte que puede haber alguien sobre el páncer que puedas lesionar. «Pica» dos veces y a la tercera arranca.

4.ª—No debe estar funcionando ningún páncer sin la cuerda de «pare». Comprueba su funcionamiento al iniciar la jornada.

PALEADORAS

1.ª—Riega siempre el escombro antes de empezar a cargarlo. No debe de dar nada de polvo al cargarlo.

2.ª—Maneja la PALEADORA, siempre montado en el estribo. NUNCA andando al lado de ella.

3.ª—Cuando ofrezca resistencia la cuchara, por enganchar alguna piedra grande, madera, u otra cosa, no trates de subirla bruscamente, pues al no poder levantar la cuchara, se levantará de atrás y si descarrila te puede aprisionar contra el hastial.

4.ª—Cuando vayas a utilizar la paleadora como andamio, para rachonar por ejemplo, o repararla, cierra primeramente el bloqueo, y si no dispone de él cierre el aire comprimido a la entrada de la manguera.

ROZADORAS

1.ª—Avisa cuando vayas a arrancar y no lo hagas hasta que estés bien seguro que no puedes lesionar a nadie. No dejes que nadie se acerque mientras estés rozando.

2.ª—Para trabajar en el rodillo, como para cambiar picas, repararlo o cualquier otra cosa deberá estar la MAQUINA bloqueada y la corriente cortada en el cofre y dispuesto todo de tal modo que sea imposible arrancar la ROZADORA sin consentimiento de los que la están reparando.

3.ª—Cuando se esté rozando no se podrá permanecer cerca de la máquina ni en el lado de tiro cerca de la cadena. Un tirón de ésta puede ocasionar un accidente.

4.ª—No deberá manejar, ni reparar la ROZADORA, más que el personal que haya sido autorizado para ello.

CINTAS TRANSPORTADORAS

1.ª—No se podrá limpiar JAMAS una cinta en marcha. Cuando se pegue material a los tambores se parará para limpiarlas.

2.ª —Todas las cintas transportadoras deberán tener una protección de por lo menos un metro en las cabezas de arrastre, tensión y cola, según determina la Ordenanza de Higiene y Seguridad en el Trabajo.

3.ª—Los pasillos de las cintas deberán estar limpios de materiales y libres de todo obstáculo. No deberá faltar ninguna tabla o peldaño bajo ninguna excusa, es muy peligroso.

4.ª—Estarán debidamente protejidas para evitar la caída de piedras cuando haya pasos por debajo de las cintas.

La MEJOR, en la medida y la conducta que una MAQUINA, constituye un trabajo más noble, que las tareas manuales de antaño.

La MEJOR porque, el trabajo en que interviene la MAQUINA, se fatiga uno menos, se expone menos y por consiguiente se gana en confort y en SEGURIDAD.

Pero la MAQUINA también tiene lo PEOR de las cosas.

La MAQUINA obedece dócilmente, pero lo hace lo mismo en una falsa maniobra. Desgraciado el que le haya sorprendido en ella.

La MAQUINA ignora los obstáculos, sean materiales o... humanos, su fuerza ciega los pulveriza.

Sus órganos complejos hacen frecuentes las intervenciones, en las cuales, si no se toman las precauciones debidas nos puede atrapar. Las rozadoras, los páncer, locomotoras, paleadoras, mono-railes, Alpine, sierras, tornos, cintas transportadoras, camiones, etc., todas estas MAQUINAS que nosotros manejamos, que nosotros conducimos, presentan miles de peligros que debemos prevenir con una vigilancia constante y continua.

Para prevenir todos los miles de peligros que nos puedan ocasionar las MAQUINAS hay una serie de PRESCRIPCIONES que nos dictan las Reglamentaciones de Higiene y Seguridad, Policía Minera, etc. más la que hacen los diseñadores y constructores de estas MAQUINAS, que deben estar provistas de una serie de protecciones que impidan el accidente.

Pero lo que no podrán hacer nunca las Reglamentaciones, los diseñadores ni los constructores, es evitar las imprudencias que se puedan cometer durante su trabajo, éstas solamente pueden evitarlas, los que manejan las MAQUINAS, cumpliendo estrictamente todas las recomendaciones y normas dadas para cada MAQUINA.

Aquí está lo MEJOR Y LO PEOR de las MAQUINAS, de nosotros depende que todo sea lo MEJOR.

NORMAS DE SEGURIDAD

PARA EL TRABAJO CON PANCER

— Antes de arrancar un PANCER, hay que cerciorarse que no se encuentra NADIE trabajando sobre él, y que está libre de todo obstáculo.
— Todos los PANCER deberán tener un cable o cuerda de PARADA DE EMERGENCIA. Deberá probarse su buen funcionamiento antes de iniciar la jornada.
— Cuando el PANCER lo pare el encargado de su limpieza, para volver a arrancarlo nuevamente, deberá mover por dos veces unos 30 cm. cada vez, «picar», en el argot minero, antes de arrancar definitivamente a la tercera vez, siempre que en los primeros movimientos no le hayan mandado parar, por medio de la cuerda de PARADA DE EMERGENCIA.
— Cuando la parada la hagan por medio de la cuerda de PARADA DE EMERGENCIA, no arrancará hasta que se lo haya ordenado el que efectuó el PARE, o se entere él mismo, de que ya están subsanadas las causas de la parada. Deberá «picar» dos veces en todos los casos, antes de arrancar.
— Cuando sea necesario hacer una reparación a lo largo del PANCER, y se necesite que esté parado, se deberá bloquear el cofre correspondiente si es eléctrico, o cerrar el aire en la entrada de la manguera si es de aire. En ambos casos deberá tener conocimiento de esta reparación el encargado del PANCER.
— No se puede circular MONTADO en el PANCER.
— TAMPOCO se puede circular por encima de él estando en marcha.
— Para evitar esto se colocarán unos tableros por encima, cuando sea preciso pasar de un lado a otro.
— Las «colas» que estén sobresaliendo, deberán estar protegidas con un TABLERO. Es un punto MUY PELIGROSO.
— El encargado de su limpieza, además de mantenerlo limpio por debajo y en las cabezas para que no se atasque, lo mantendrá limpio en toda su longitud y libre de todo obstáculo, para poder circular libremente por su lado.
— Para efectuar la limpieza deberá hacerlo, metiendo la pala en sentido de su marcha, NUNCA en sentido contrario. Puede cogerle la pala una racleta y lesionarle.
— Cuando salga una piedra grande o maderas pesadas, se parará para apartarlas. No se sacará NUNCA en marcha cuando sean demasiado grandes.
— El transporte de MATERIALES está prohibido hacerlo al mismo tiempo que el carbón o escombro.
— Tanto para echar materiales como para recogerlos, deberá hacerse según el sentido de la marcha, de modo que si el material se traba en una racleta no pueda aprisionarnos contra el hastial. Para recogerlo se hará por detrás según el sentido de la marcha, una vez que el material ya pasó.
— Cuando se transporte material pesado, como chapas, motores, reductoras, mampospas, etc. tanto para echarlos como para recogerlos deberá estar parado el PANCER. Además estará un operario SIEMPRE al pie de la botonera y atento a las señales de arranque o parada.
— Cuando se transporten materiales que puedan sobresalir del páncer, como puede ser el caso de los Cuadros TH que se quitan retorcidos, NO deberá encontrarse nadie trabajando a lo largo del páncer. Siempre que sea posible estas piezas y las otras se sacarán en el mono-rail.
— El TENSADO de los pánceres eléctricos NO deberá hacerse NUNCA con el motor. Se deberá emplear los tensores adecuados para esta operación.
— Los motores eléctricos y cofres tendrán el CABLE A TIERRA.
— En todas las cabezas de los PANCER habrá un PULVERIZADOR DE AGUA para evitar la formación de polvo.
— Se prohibe utilizar el páncer como medio de tiro para sacar materiales por medio de una cadena u otra cosa, que no sea para lo que está construido y que es el transporte de materiales autorizados y minerales.
— Cuando haya que trabajar en un PANCER y haya otro próximo funcionando que pueda resultar peligroso, deberá pararse éste.

OCTUBRE 1976.

—Se ha quedado en casa porque dice que no quiere dejar de participar en la

Normas de Seguridad para rozadoras

ROZADO PROPIAMENTE DICHO

—Velar para que la rozadora, el cabrestante y todo el equipo estén en perfecto estado de funcionamiento.

—Verificar todos los aprietes de bulones y tuercas.

—La cadena de trabajo, al igual que las mampostas que sujetan la cabeza y cola, estarán bien fijadas.

—La fijación del rodillo picador, chásis, guías sobre el páncer, reductores, etc., debe de ser segura.

—El cambio de cuchillas y demás trabajos realizados cerca del rodillo picador, deben hacerse cuando el motor está parado y la cadena de emergencia en posición de bloqueo. Estos trabajos deben hacerlos siempre las mismas personas, con autorización para ello, encontrándose siempre un operario cerca del mando, para que no pueda ser conectada la rozadora.

—Antes y después del trabajo se verificarán los cables eléctricos y, en caso de avería, se corta la corriente y se avisa al jefe de relevo.

—Después de los trabajos de arranque, el maquinista deberá dejar desconectada la rozadora, la cadena de emergencia en la posición de bloqueo, y el cofre de alimentación de corriente también bloqueado.

—Está prohibido realizar todo tipo de trabajo o reparaciones en la rozadora durante su funcionamiento.

—Siempre que se pare la rozadora, por la causa que sea, se deberá bloquear la cabeza picadora.

—Durante los trabajos de arranque, el jefe del relevo, el maquinista y el ayudante, deberán vigilar el estado del frente y corona.

—El maquinista debe de advertir al personal, antes de poner en marcha la rozadora, diciendo: «voy a arrancar», o tocando un silbato con toques cortos y seguidos, para que se entere el personal que se encuentre en las proximidades, y cerciorarse bien de que no puede alcanzar a nadie.

—Comprobar la presencia de grisú antes de conectar la rozadora y hacerlo cada 15 minutos cuando se esté rozando.

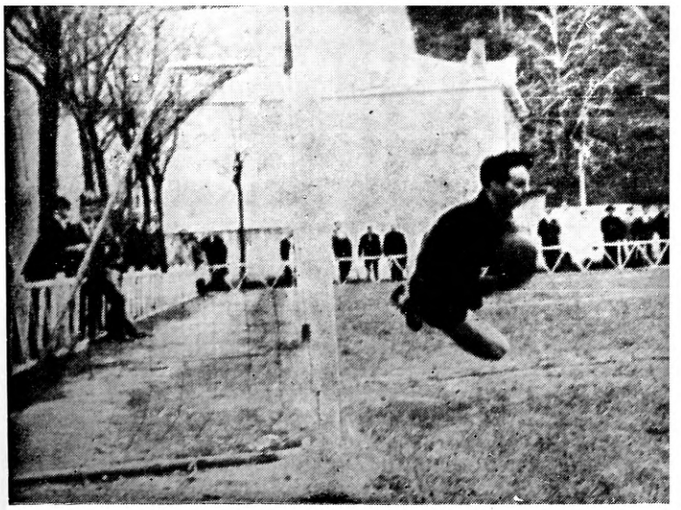
—Antes de comenzar el trabajo de la rozadora, deberán ponerse de acuerdo: el jefe de relevo, el maquinista y el electromecánico, y seguidamente comprobarán el buen funcionamiento de la cadena de emergencia.

—La recogida de los cables eléctricos se hará con mucho orden, y no deberán estar tirados por encima del páncer.

—Velar porque el sistema de pulverización de agua funcione adecuadamente, para que la eliminación del polvo sea total.

Octubre, 1976

DEPORTES DEPOR



QUINIELAS

Siete máximos acertantes tras el primer escrutinio

MADRID, 12 (Alfil).—Siete boletos máximos acertantes de catorce resultados han aparecido en el primer escrutinio de la segunda jornada de las apuestas mútuas deportivas benéficas, finalizado esta noche.

Los siete máximos acertantes pertenecen a las delegaciones de Sevilla, Zaragoza, Cádiz, Coruña, Vigo, Vitoria y Alicante.

De trece aciertos hay 271, mientras que de doce aparecieron 4.393.

La recaudación ascendió, aproximadamente, a 547 millones.

CICLISMO

Nilsson venció en el «Tour» del Porvenir

BOURG EN BRESS, 12 (Alfil).—El francés Gilbert Duclos. Laseele se ha impuesto esta mañana en la última etapa (26 kilómetros contra el reloj), del Tour del Porvenir ciclista en Bourg en Bresse delante del español Bernardo Alfonsel. El sueco Nilsson que ha terminado en el puesto 36 en esta etapa a 3 minutos 30 segundos del vencedor ha ganado la prueba.

Clasificación de la etapa:

1.—Gilbert Duclos Lasalle, (Francia) 35' 49».
2.—Bernardo Alfonsel, (España) 36 - 28.
3.—Tommy Prim (Suecia) 37 - 00.
4.—Ole Rested (Dinamarca) 37 - 10.
5.—Vim Myngheer (Bélgica) 37 - 23.
6.—Jacky Hardy (Francia) 37 - 31.
7.—Noel Zelkck (Bélgica) 37 - 43
8.—Bernard Lecocq (Bélgica) 38 - 00.
9.—J. Yves Nlermarechal (Francia) 38 - 10.

CLASIFICACION GENERAL

1.—Nilsson Svensakake (Suecia) 26 - 43' 49».
2.—Hrazdira Milos (Checoslovaquia) 26-52-56.
3.—Lubberding Henk (Holanda) C) 26-54-33.
5.—Bussolini Patrick (Francia) C) 26-55-41.
6.—Myngheer Wim (Bélgica) 26-58-30.
7.—Fernando Alberto (España) 26-58-34.
8.—Prim Tommy (Suecia) 26-58-38.
9.—De Carvalho Alain (Francia) 27-00-09.
10.—Vanoverschelde Didier (Francia) 27-31-04.

El promedio general del vencedor del Tour del Porvenir premio de la amistad 1976, ha sido de 37,209 kilómetros por hora en los 994 kilómetros de recorrido.

BOXEO

El Urtain - Escriche una charlotada

GANO A LOS PUNTOS EL MORROSCO

Zaragoza, 11 (Alfil).—El polideportivo Salduba registró hoy un lleno de los de gala. El motivo era la pelea entre el campeón de Aragón de los pesos pesados Benito Escriche y el campeón de España, Manuel Ibar «Urtain». La velada fue una auténtica charlotada puesto que el público en el quinto asalto coreaba la canción de «Ramona, Ramona» y pedía que los dos púgiles se besaran.

De Benito Escriche poco podemos decir que no se sepa ya, es un hombre que en el boxeo nada viene a hacer. Tiene en Zaragoza sus partidarios que acuden más a reirse que a ver un combate de boxeo.

«Urtain» no le llegó nada más que raras veces con las manos y sin contundencias, lo notamos pesado y a partir del cuarto asalto abría la boca como faltándole la respiración. Ganó a los puntos y lo honrado hubiera sido que ninguno de los dos cobrara la bolsa.

«Urtain» al salir de los vestuarios llevaba la mano derecha vendada y dijo que se le había vuelto a reproducir la lesión.

AUTOMOVILISMO

Niki Lauda reapareció en el Gran Premio de Italia

Al entrar cuarto, conserva el primer puesto del Campeonato Mundial

MONZA (Italia), 12. (Alfil). El sueco Ronnie Petterson, con «March», venció hoy en el Gran Premio de Italia de Fórmula 1,

que pasará a la historia como el de la guerra de los octanos».

Horas antes de la carrera, los dos «McLaren» de James Hunt y de Jochen Mass y el «Pensk» de Jonh Watson, fueron descalificados por haber utilizado gasolina «demasiado rica» y reemplazados por los coches de Lunger, Mezario y Stuppacher.

El máximo de octanos permitido por el Reglamento Internacional es de 101 y la comisión técnica de la prueba informó que los McLaren había utilizado gasolina de 101,6 octanos y el Penske de 105,7, en las carreras de calificación oficial de ayer.

En consecuencia la comisión decidió no considerar como válidos los tiempos obtenidos ayer por los pilotos citados.

Posteriormente, Merzario y Stuppacher no pudieron presentarse por no tener aquí sus bólidos y entraron en carrera, en la última fila, Hunt y Mass.

El último «golpe de escena» lo protagonizó el británico Guy Edwards al anunciar que se retiraba de la carrera en beneficio de su compatriota Watson.

Para finalizar este Gran Premio de Italia, 200.000 espectadores se quedaron sin ver el ansiado duelo «Ferrari»-James Hunt, en la lucha por el título mundial, porque el británico abandonó en la vuelta 12 al salirse su coche de la pista.

La media de Petterson ha sido de 199,749, ya que hizo los 301 kilómetros en 1-30-35.

Por otra parte, Nicki Lauda, con su cuarto puesto en este Gran Premio, ha conseguido su propósito de conservar el primer puesto del campeonato mundial de pilotos.

Tras Lauda, con 61 puntos, figuran Hunt, con 56; Schekrt, con 38, y Regazzoni, 28.

CLASIFICACIONES

	J.	G.	E.	P.	F.	C.	P.	+	—
At. Madrileño	3	2	1	0	4	2	5	+	3
Osasuna	3	2	0	1	4	1	4	+	2
Palencia	3	1	2	0	4	1	4	+	2
Castilla	3	2	0	1	10	4	4		
Leonesa	3	2	0	1	6	3	4		
S. Sebastián	3	2	0	1	6	3	4		
Moscardó	3	1	2	0	2	1	4	+	2
R. Unión	3	1	2	0	3	2	4		
Carabanchel	3	2	0	1	4	5	4		
Ponferradina	3	1	1	1	3	3	3	+	1
Calahorra	3	1	1	1	4	4	3	—	1
Pegaso	3	1	0	2	7	5	2		
Mirandés	3	1	0	2	5	4	2	—	2
Talavera	3	1	0	2	5	6	2		
Logroñés	3	1	0	2	4	6	2		
Tuledano	3	0	2	1	3	6	2		
Zamora	3	1	0	2	3	6	2	—	2
Torrejón	3	0	2	1	1	2	2	—	2
Lagún-Onak	3	0	2	1	2	8	2	—	2
Touring	3	0	1	2	1	9	1	—	1

(Dátile, en «Ya».)

CONTRAPORTADA

Gastamos demasiada gasolina

Por José L. AGUADO

Desde no hace poco tiempo venimos admitiendo, como una costumbre normal, el adelanto de la hora. En líneas generales, sabemos que la razón para que la medida se convierta en usual está en factores de ahorro de energía, que inciden de manera importante en la economía del país. Sin embargo, no sabemos todo lo que encierra en sí ese «adelanto», que no es privativo solamente de España. Para analizar matices acudimos al ingeniero industrial D. Joaquín Arévalo Pascual, de L. V. Salamanca, Ingenieros consultores.

"El gran desarrollo en todos los órdenes —nos dice— experimentado por nuestro país, a partir de los años 60, ha producido nuevos planteamientos para hacer frente a las crecientes necesidades y problemas derivados de la sociedad actual. Sin embargo, no se ha producido un replanteamiento de los horarios laborales, que permanecen, en general, en las ciudades".

"Sin entrar en materia que no nos compete —señala el señor Arévalo— entendemos que bajo el punto de vista de la incidencia del actual horario sobre el consumo energético, la jornada con espacio para el almuerzo es sumamente conveniente. Si, además, los horarios de entrada y salida se escalonan haciéndolos flexibles; si se pudiera estudiar una jornada de trabajo por sectores e incluso por distritos, creemos que muchos de los problemas planteados a las ciudades encontrarían las soluciones precisas".

"Vamos a examinar esta incidencia de trabajo —continúa nuestro interlocutor— referida a Madrid y Barcelona, que son las capitales españolas más características, ya que ambas disponen de similares magnitudes para su estudio: habitantes, superficie y, lo que más interesa, el estudio de consumo de energía, el mismo índice de vehículos por cada 1.000 habitantes".

"El parque de automóviles de cualquiera de ellas será, aproximadamente, de 1.200.000, y al no disponer —comenta el señor Arévalo— de datos estadísticos estimados, el parque automovilístico entre ambas provincias, referido a la capital, como el 70 por 100 de vehículos. Por tanto, dicho parque, para las ciudades de Madrid o Barcelona, será de 840.000 vehículos.

También debemos extender esta estimación sobre el número de vehículos que diariamente se emplean en locomoción para asistencia al trabajo, puesto que es indudable que no todos los automóviles son empleaos en este uso y, además, en la totalidad de los vehículos se encuentran comprendidos camiones, motocicletas, autobuses, etc., destinados a otros usos".

Según nos informa el señor Arévalo, se calcula como porcentaje probable de vehículos en dedicación a desplazamiento al centro de trabajo el 75 por 100 del total del parque automovilístico de la ciudad, lo que quiere decir que, en Madrid y Barcelona, el número de vehículos destinados para ir al trabajo se eleva a 630.000.

Dice nuestro informador que el recorrido medio de un vehículo de "trabajo" puede calcularse en cuatro kilómetros, con lo que, teniendo en cuenta un horario continuado, con sólo dos viajes de desplazamiento, la disminución de recorrido será de ocho kilómetros. Con un consumo medio de diez litros de gasolina por cada 100 kilómetros, la disminución de consumo será de 0,8 litros por día y vehículo.

La disminución del consumo diario para la totalidad de los vehículos, teniendo en cuenta la cifra anterior, de 500.000 litros de gasolina.

Para conocer la disminución del consumo anual, se hace el cálculo sobre los días de trabajo, de la siguiente forma:

Total de días del año, trescientos sesenta y cinco. A descontar: Ciento cuatro sábados y domingos, treinta días de vacación, quince días de festividades varias; total de días a descontar, doscientos dieciséis.

Luego la disminución del consumo anual de gasolina será de 108 millones de litros.

Con una densidad de 073 kg/l. obtenemos la cantidad de 79 millones de kilos de gasolina de reducción anual, o lo que es lo mismo, 79.000 toneladas únicamente para Madrid y Barcelona.

"Si pensamos —dice el señor Arévalo— que el consumo total de gasolina para el presente año se estima en 4,7 millones de toneladas, esta disminución significará el 1,7 por 100 del consumo total nacional.

Si ampliamos este estudio a todas las provincias españolas, teniendo en cuenta que la población total es de aproximadamente de 37 millones de personas, con una media de 196 vehículos por cada 1.000 habitantes, el ahorro de combustible total será de 468.300 toneladas, lo que significaría aproximadamente el 10 por 100 del consumo global nacional de gasolina, que se conseguiría con una completa planificación.

(De "Informaciones")

«ARRIBA»

PUBLICACIO