

BOLETÍN

DE LA

Sociedad económica

de Amigos del País

DE

GERONA

TERCERA ÉPOCA

1.º Mayo 1915

NÚMERO 27

SUMARIO

Acta de la sesión ordinaria del día 5 de Mayo de 1915.—Noticias generales.—Las Cooperativas de trabajo.—Necesidad de difundirlas.—La escasez del carbón y su remedio.—El comercio de juguetes en la Gran Bretaña.—Catalanes ilustres.—D. Ramón Batlle y Ribas.

Acta de la sesión ordinaria del día 5 de Mayo de 1915

En la ciudad de Gerona á cinco de Mayo de mil novecientos quince, celebró la sesión mensual reglamentaria esta Sociedad Económica, bajo la presidencia del Sr. Director Don José M.^a Pérez Xifra, asistiendo los señores socios al margen designados.

Leída y aprobada que fué el acta de la sesión anterior, se dió cuenta del despacho ordinario siguiente:

De un B. L. M. del Presidente del Consejo Provincial de Fomento, remitiendo un ejemplar de la Memoria del mismo, comprensiva de los trabajos realizados durante el año 1914. Se acordó contestar dando gracias por el servicio.

De una carta del Director General de Comercio, Industria y Trabajo, fecha 1.º Abril, participando á esta Económica su toma de posesión del referido cargo y solicitando el apoyo y colaboración de la Sociedad, para llevar á cabo la misión que le incumbe en la causa de la defensa de los intereses de la producción del comercio y del trabajo nacionales. Enterada la Económica con la mayor

satisfacción de la referida carta, se acordó acceder al ruego que solicita y que así se le comuniqué en atento oficio.

Y no habiendo más asuntos de que tratar, se dió por terminada la sesión levantándose la presente acta de la que como Vice Secretario, Certifico:

Las cooperativas de trabajo

Necesidad de difundirlas

Hoy que se brega por conceder al obrero las ventajas compatibles con el movimiento de progreso que se experimenta en las manifestaciones del trabajo nacional, la idea de la cooperación se abre paso, siendo necesario difundirla hasta que consiga el arraigo que es menester, para que rinda los resultados que, desde luego se palpan en otros países.

En tal sentido, el artículo que, en lo esencial, transcribimos á continuación del «Mercurio» de Barcelona, debido á la pluma del conocido escritor, recientemente laureado en los juegos florales que acaban de realizarse en esa ciudad, Don Federico Rahola, merece considerarse, por lo mismo que, al contemplar un estado de cosas parecido nuestro da cuenta de los beneficios que las cooperativas han rendido en el reino de Italia:

«Las cooperativas de trabajo constituyen—dice,—una de las formas más originales de la cooperación italiana. Por su medio se soluciona en algunas comarcas la crisis derivada del exceso de mano de obra, y son garantía de ocupación para gran número de obreros, particularmente los especializados en el arte de construir, que se dedican preferentemente á la construcción y mantenimiento de caminos, puentes y canales, á la ejecución de obras hidráulicas, de saneamiento, de riegos y á la transformación de terrenos.

»Por lo general, adoptan la forma de Sociedades anónimas cooperativas. Se dividen en tres clases á saber: las compuestas exclusivamente de obreros; las que admiten socios no obreros, con carácter honorario; y las mixtas, que comprenden obreros y no obreros, con igualdad de derechos.

»Los obreros que en ellas se emplean perciben un salario ó bien trabajan á destajo. Los beneficios después de descontar una parte para el fondo del ejercicio, y otra para fondos especiales, se reparten en proporción á los salarios percibidos, sistema llamado de dividendo al trabajo. Algunas dividen los provechos, según el número de acciones, y otras los reparten en partes iguales, entre sus socios. El buen funcionamiento de estas cooperativas implica una serie de disposiciones legislativas que bien pudiera imitarse.

»Estas cooperativas locales, para asumir la realización de obras de importancia, se asocian, constituyendo consorcios que llegan á emprender la ejecución de redes viarias completas (la de Pegio-

Ciam, por ejemplo), y la realización de grandes obras de saneamiento.

»Para las obras hidráulicas y de defensa fluvial, se han creado cooperativas de albañiles, carreteros y escavadores de cascajo, todos ellos indispensables para llevarlas á cabo.

»Estos obreros, llamados a ejecutar trabajos duros, hasta hace pocos años tuvieron salarios mezquinos; mientras ahora, las cooperativas especializadas de albañiles, picapedreros, carreteros, tahoneros, etc., en muchas condiciones han conseguido mejorar sensiblemente la condición de los obreros inscriptos.

»La primera ley que facilitó en Italia la adjudicación de las obras públicas á las cooperativas y á los consorcios de cooperativas, fué la del 11 de Junio de 1889, que facultó á la Administración para estipular, por medio de licitación ó de negociaciones particulares, contratos para la adjudicación de obras á aquellas Sociedades, substrayéndolas al choque de la libre concurrencia y facilitando el otorgamiento de fianza. El Estado paga á plazos, en proporción al trabajo realizado, reteniéndose un 10 por 100 del importe de cada plazo, en concepto de fianza.

»El límite de la adjudicación era de liras 100.000, siendo condición indispensable el predominio en ellas de la mano de obra.

»A los tres años, en 1892, el insigne Luzzati, el apóstol de la cooperación, propuso elevar el límite, en vista de los buenos resultados obtenidos, pero hasta el año 1904 (Ley de 12 de Mayo), no se autorizó al Estado, y á las dependencias sometidas á su vigilancia, la facultad de estipular contratos, por medio de subasta ó de negociaciones, hasta el límite de 200.000 liras con las cooperativas de trabajo y las cooperativas agrícolas de producción constituida entre pequeños propietarios. Al mismo tiempo suprimió la citada ley la condición de que prevaleciera la mano de obra en el valor de la adjudicación, con lo cual reconoció á las cooperativas la capacidad para encargarse de empresas de carácter industrial y capitalista, teniendo la exención del propósito de fianza.

»En el reglamento dictado para el cumplimiento de la ley se establece que las cooperativas deben contar, cuando menos nueve socios, pudiendo ser: 1.º Cooperativas de producción; 2.º Cooperativas agrícolas, como los arriendos colectivos, las destilerías, los consorcios y los graneros cooperativos y «cualquiera empresa cooperativa que tenga por fin la producción agrícola». 3.º Cooperativas mixtas.

»Existe en el Ministerio de Agricultura una organización especial para dirigir é inspeccionar los servicios cooperativos, con amplia jurisdicción en todo lo que se relaciona con la cooperación, ejerciendo las mismas funciones respecto á los consorcios, que las comisiones provinciales respecto á las cooperativas funciones que comprenden principalmente la inspección y vigilancia.

»Por si todo esto no bastare, el ministro Natti, fundó en 1913, el «Instituto Nacional de Crédito para la Coopeación», cuyo principal objeto es el de realizar, bajo la inspección del Gobierno, operaciones de crédito á favor de las Cooperativas de cualquier clase y de sus consorcios legalmente constituidos. Su capital de fundación fué de 7.750.000 liras, contribuyendo al mismo, el Banco de Italia, la Caja Nacional de Previsión, el Instituto de Crédito para las Cooperativas, fundado en Milán, que prevé también por su parte el crédito de las cooperativas y muchas Cajas de ahorro.

»Para que se vea el magnífico resultado obtenido, basta decir que en 21 de Diciembre de 1909, aparecían inscriptas en los Registros prefecticios 547 cooperativas, la mayor parte de producción, figurando adjudicadas á las mismas por la Administración 3.434 obras públicas, por un valor total de 70.741.346 liras, ocupando el primer lugar Roma por el número de cooperativas (545) y por el valor de las obras adjudicadas Ravena (16.476.529 liras).

«Respecto á las adjudicaciones hechas á las Cooperativas por las provincias, por los Ayuntamientos y por las obras pías, la estadística señala un valor total de 18 millones de liras.

»Las adjudicaciones hechas en los años 1910-12, á las cooperativas, y á los consorcios de las cooperativas, importaron liras 29.291.401.

«Como es de ver, el más completo éxito ha coronado la acción de las cooperativas de trabajo y agrícolas en la ejecución de obras públicas tan decididamente protegidas por la ley».

La escasez del carbón y su remedio

Como del consumo total del carbón en España, la mitad aproximadamente viene de Inglaterra, y en el primer trimestre de este año existe un déficit de 450.000 toneladas, que proporcionalmente aumentará hasta el final de la guerra y no cesará sino bastante después de terminar, no es aventurado predecir que el año se cerrará con una reducción de nuestra importación carbonera de más de 2.000.000 de toneladas; déficit que ni la sobreproducción de las minas españolas ni la reducción del consumo que origina la paralización de algunas industrias, ni el carbón que se traiga de los Estados Unidos, ni los *stocks* abundantes que teníamos al empezar la guerra, podrán probablemente compensar, y, por tanto, que será la causa de una crisis industrial general que comenzará en cuanto se acaben los *stocks* que teníamos al empezar el año, fecha bien próxima, que ya en nuestro primer artículo fijábamos para el mes de Julio, y ahora, bien estudiada la marcha del mercado, no tenemos más remedio que confirmar.

Precisaremos primeramente todas estas afirmaciones para después ocuparnos de los medios de reducir la intensidad de la crisis, ya que por adelantado debemos indicar la poca fe que tene-

ños en la eficacia de los remedios posibles para prevenirla totalmente.

La cantidad de carbón que en el primer trimestre de este año nos ha llegado de Inglaterra, ha sido de 593.043 toneladas; y como el término medio de la que llegó en igual período de 1913 y 1914, fué de 991.270 toneladas, resulta un «déficit en este primer trimestre de 454.000 toneladas», que según nuestra opinión y la de cuantas personas conocedoras del asunto hemos consultado no es probable que tienda á mejorar, sino que, por el contrario, empeorará en el verano y llegará á su máximo en el otoño, sin que se restablezcan las condiciones normales en mucho tiempo. La razón es obvia: ocupadas las principales minas de carbón francesas y belgas por los alemanes, sólo los ingleses han de subvenir á las necesidades de los aliados, y como en el ejército inglés están enganchados la tercera parte de los mineros de carbón y las escuadras aliadas necesitan considerables cantidades de combustible, la producción inglesa es cada día menor, y, sin embargo, tiene que hacer frente á necesidades nacionales crecientes; de modo que sus disponibilidades para la exportación tienen que reducirse como demuestra el resumen siguiente:

Exportación total inglesa de carbón: en Enero de 1913, 6.070.318; en Enero de 1914, 5.794.770; en Enero de 1915, 3.612.943; déficit medio mensual: 2.200.000.

En Febrero de 1913, 5.569.917; en Febrero de 1914, 5.725.877; en Febrero de 1915, 3.629.490; déficit medio mensual: 2.000.000.

En Marzo de 1913, 5.598.774; en Marzo de 1914, 5.909.222; en Marzo de 1915, 3.977.273; deficit medio mensual: 2.000.000.

Resultados que hacen ver bien claramente que las necesidades propias y las mermas de producción representan actualmente en Inglaterra, por lo menos, la enorme cifra de 2.000.000 de toneladas mensuales. ¿Es extraño que la exportación inglesa á nuestro país se reduzca en tales circunstancias? ¿No es lo más posible que ante el nuevo esfuerzo de la marina de guerra aliada, las disponibilidades se reduzcan aún más? ¿No es razonable el temor de que nuestra importación, lejos de tener aumento, vaya cada vez reduciéndose más? La cifra de 2.000.000 de toneladas que hemos establecido como déficit probable del año, caso de continuar las condiciones actuales europeas, si peca de algo no es seguramente de exagerada. Pero aún hay más; pues en un reciente discurso de Mr. Runciman en el Parlamento inglés, ha evaluado la reducción media mensual actual de las minas de carbón inglesas en 3.000.000 de toneladas; de modo que, allá como aquí, se está viviendo de los «stoks», cuya reducción tiene que ser tremenda, y, por tanto, su agotamiento inmediato, siendo de esperar medidas restrictivas de la exportación de carbones que dificultarán nuestros acopios de fuera, en cuyo caso toda nues-

tra argumentación pecaría de demasiado optimista y el déficit sería mayor.

Y que las circunstancias actuales no se han de modificar en lo que resta de año, es tan evidente, desgraciadamente, que sólo un milagro podría limitar las consecuencias de la tremenda catástrofe, uno de cuyos efectos estudiamos, pues aún suspendidas las hostilidades en otoño, los preliminares de paz—durante los cuales seguirán en pie de guerra los ejércitos y ocupados militarmente los cotos mineros europeos—absorberán seguramente lo que resta de año, y entre tanto no se alterarán las circunstancias presentes. Mas probable es que la lucha se prolongue; que la actividad guerrera aumente, y que llegue á cesar totalmente la importación inglesa de carbón; agravándose nuestra situación.

A pesar del déficit enorme que existe actualmente en nuestra importación, en España no sólo no falta carbón para nuestras industrias, sino que se estiman en 150.000 toneladas las existencias que aún hay en nuestras minas, gracias á las cuales podrá atenderse á todo el consumo nacional durante el mes de Mayo y parte de Junio, en cuyo mes agotados los «stoks», comenzarán á sentirse los efectos de la escasez de carbón y vendrá la crisis industrial consecuencia forzosa de esta falta de combustible, á menos que huelgas, cuyo planteamiento es tan inoportuno como antipatriótico, no aceleren la terminación del período actual y anticipen el que tanto tenemos.

Si los depósitos de carbón en minas y almacenes han logrado compensar el déficit de la importación inglesa durante medio año y se agotan en fines de Julio, es evidente que las necesidades de carbón del segundo semestre estarán dadas por la cantidad de carbón que tenían nuestros *stoks* en primero de año, época en que se hizo una apreciación oficial para justificar la autorización de la exportación de carbón. Sin gran exactitud, y sólo como aproximación, las cifras que entonces se obtuvieron acusaban existencias que se acercaban á 400.000 toneladas en las minas en las que si se agregan las que existían en los almacenes de las otras empresas, como consecuencia de la supresión primera de los derechos arancelarios, y que pasarían de 200.000 toneladas, conducen á una cifra total de toneladas 600.000 en *stoks*, de las cuales quedan hoy disponibles alrededor de 150.000 que se consumirán, según todas las previsiones, entre Mayo y Junio. Como nuestras industrias habrían suplido entonces la falta del millón de toneladas que han dejado de importarse con estas 600.000 consumidas de los «stoks», es evidente que las 400.000 restantes representan la sobreproducción de nuestras minas y la reducción del consumo nacional de combustibles.

Únicamente la sobreproducción de nuestras minas, no hay que pensar desgraciadamente, en que haya podido suplir la falta ente-

ra, pues sin medios para variar los métodos de trabajo, los esfuerzos de los ingenieros se han estrellado ante dificultades insuperables. Y aunque en nuestro primer artículo habíamos estimado como posible alcanzar un 20 por 100 de aumentos sobre la producción normal, después de computar los resultados de los esfuerzos realizados durante el primer trimestre, es sensible confesar que quizás no pase de la mitad, sin que pueda admitirse rebase la cifra de 150.000 el exceso de producción en este primer semestre sobre la normal de otros años. Las 250.000 toneladas que del déficit de importación nadie ha suplido, representan evidentemente la reducción de nuestro consumo industrial.

Por diferencia encontramos así un número de la mayor importancia que hemos oído exagerar continuamente para negar la existencia de la crisis carbonera, atribuyendo al consumo industrial reducciones que compensaría por sí solas el déficit de la importación inglesa; pero contra tales afirmaciones, están los hechos; y la situación del mercado indica bien claramente que la escasez de carbón es cada día mayor; de modo que nuestra cifra tiene más realidad é indudablemente se aproxima más á la verdad que las reducciones de millones de toneladas de que se hablaba cuando se pedía por las empresas mineras asturianas la libre exportación, aduciendo que no sólo no hacía falta carbón á la industria española, sino que la industria minera tenía un exceso de producción. El error provenía indudablemente de considerar la paralización real y efectiva de ciertas industrias mineras especialmente, sin tener en cuenta el aumento enorme que han tenido otras; pues si bien los consumidores más importantes de España, los ferrocarriles, gastan menos, en cambio, el consumo de las empresas de navegación ha aumentado; y si Huelva, con otros centros mineros disminuyó el gasto de combustibles, en cambio Barcelona los reclama en cantidad creciente, dada su actual marcha industrial á plena carga por los pedidos á fundantes nacionales y extranjeros que tiene que cumplimentar. Y como ni el consumo doméstico ni el de las fábricas locales se ha modificado, y el de las generales más bien ha aumentado, pues que al cesar de luchar con la competencia alemana estos centros industriales ven aumentar su producción y trabajo, la cifra obtenida que restringe á medio millón de toneladas nuestro consumo de carbón en el año, nos parece bien próxima á la verdad ya que faltos de datos estadísticos tampoco tenemos medios de comprobar tan importante aserto.

En resumen: en el segundo semestre de este año, la marcha de los acontecimientos y la situación de nuestra industria hacen suponer que nos faltarán 150.000 toneladas de carbón por diferencia entre el millón de toneladas que dejarán de llegar de Inglaterra y las 250.000 en que se ha reducido el consumo de nuestras industrias, y como de éstas, las minas, con sus actuales condiciones de trabajo,

ño han de poder suministrar más de 150.000 toneladas, quedará un déficit efectivo de 600.000 toneladas.

¿Como encontrar este carbón absolutamente preciso para que marche la industria nacional? Tal es el objeto de nuestro artículo de hoy.

Admitido el hecho de que hagan falta 600.000 toneladas, por lo menos, solo existen dos medios para obtenerlas: ó comprarlas donde las haya ó extraerlas de nuestras minas. Los dos procedimientos son posibles, pues el Gobierno tiene ofertas de los Estados Unidos y nosotros hemos indicado en nuestro artículo anterior, que no es por falta de carbón por lo que las minas españolas producen poco. Pero, ¿cuál de los dos medios es más práctico?. ¿Como se pueden plantear uno y otro, dada la premura de las circunstancias? ¿Que conviene más á nuestra economía nacional general y á nuestra industria en especial?

Indudablemente, el procedimiento más conveniente desde todos los puntos de vista, es el de sacar nosotros mismos de nuestras minas las 600.000 toneladas necesarias, haciendo que nuestra producción en el segundo semestre de 1915 sea un 25 por 100 mayor que en el primero. Pero como ni obreros ni instalaciones se improvisan, tal resultado tiene forzosamente que ser obtenido utilizando la mano de obra y los medios que hoy existen: y como el carbón tiene que ser arrancado por los mismos obreros actuales, es indudable que la base primera tiene que ser que el picador arranque 25 por 100 más y el vagonero lo transporte, realizando todos el trabajo extraordinario necesario, pues que las instalaciones son capaces casi todas de responder á este esfuerzo, y el carbón que no pueda cribarse ó letarse, al mercado irá en bruto, pero la industria tendrá combustible suficiente.

El procedimiento, por tanto, para evitar la crisis carbonera acudiendo á nuestros propios medios, consiste en obtener de los obreros, ya que los patronos, por interés propio, estarán siempre á coadyuvar con toda su energía, hagan un esfuerzo extraordinario, é invocando su patriotismo y acudiendo, si es necesario, á las Sociedades obreras, conseguir la cooperación de la mano de obra para trabajar intensivamente, y hacer una producción excepcional, sin acudir para ello a límites peligrosos de trabajo, ni para la salud del obrero ni para su vida de relación, pues bastaría con que el minero consintiera por patriotismo, y á un precio todo lo remunerador que fuere, doblar su destajo dos veces á la semana y trabajar éstos dos días diez horas en vez de las seis horas en que por término medio termina la tarea corriente.

¿Puede el patriotismo español imponerse de tal manera que permita una tregua á las luchas entre el capital y el trabajo, para que por interés superior y fijando las condiciones el Gobierno como ár-

bitro superior, se establezca un régimen especial de trabajo durante la guerra? El Gobierno tiene más medios que nosotros para juzgarlo y proceder en consecuencia.

Pero si no lo cree factible ó si las dificultades que á su gestión se le presentan son insuperables, no hay más remedio que acudir al segundo procedimiento de comprar fuera el carbón que haga falta y como en Europa no lo hay, será preciso buscarle en América ó en Asia. Indudablemente las mejores condiciones se obtendrían en la actualidad en el Japón, donde la producción de combustible ha alcanzado la enorme cifra de 40 millones de toneladas y la baratura de la mano de obra permite un precio de costo excepcionalmente bajo, de modo que no sería difícil comprar las 600.000 toneladas necesarias á mejor precio que en ningún otro lado; pero la falta de relaciones con tan lejano país y las dificultades de transportar tales cantidades á España impiden considerar esta solución como práctica; y como los yacimientos de Chile no tienen bastante importancia para permitir una compra de esta cuantía, solo hay posibilidad de adquirir lo que necesitemos en el primer mercado de carbón del mundo: el de los Estados Unidos del Norte de América.

El Gobierno español, bien aconsejado, se ha procurado ofertas y ha publicado las condiciones en que puedan obtenerse carbones americanos, sin decir sin embargo si los precios se refieren á carbones de gas ó de vapor, grueso ó menudo, clasificado ó «todo uno», ni si regirán los mismos para las antracitas, tan necesarias en estas costas de Levante para alimentar los motorcitos de gas instalados en sus pozos de regadío.

La primera dificultad de comprar fuera consiste en que cada consumidor necesita su clase especial de combustible en relación con el objeto á que lo destine y con la construcción de sus hogares. Suponiéndola vencida, y encontradas todas las calidades y tamaños necesarios, queda agrupar los suministros por regiones y calidades para hacer expediciones suficientemente importantes para fletar cargamentos completos. ¿Es que, dada la escasez de barcos este problema de transportar 600.000 toneladas en medio año de los Estados Unidos á España, no ofrece dificultades insuperables, y el precio de base de 45 pesetas dado por flete normal no alcanzará pronto precios prohibitivos?

Vencida la gran dificultad del transporte, ¿quién comprueba que la calidad del carbón enviado es la que se necesita? ¿Y que garantías tiene el consumidor español de que le dan lo que pide, cuando ha tenido que pagar por adelantado, condición previa exigida para el trato?

Embarcado el carbón y aceptado este riesgo, ¿hay seguridad de que llegue la mercancía en España si continúa la guerra é Italia entra en ella, ó los submarinos alemanes hacen las islas Dálmatas base

de sus operaciones en el Mediterráneo, como recientemente ha indicado la prensa inglesa, siendo, como es, este artículo contrabando de guerra fundamental?

Y en el supuesto de que llegue á España, ¿no será ruinoso para la industria pequeña el precio que le resulte, cuando al por mayor vale ya 75 pesetas, es decir, casi el doble que el actual precio medio en las minas?

¿Que efecto tendrá en la economía nacional el pago en oro de 45 millones de pesetas durante el verano? Será una nueva causa del encarecimiento de la mercancía comprada? ¿Podrán obtenerse las 600 000 toneladas tomadas por partidas sueltas al precio de 20 pesetas que han cotizado los americanos?

Todas estas consideraciones son suficientes para insistir en que el Gobierno, por interés nacional, debe intentar la primera solución propuesta, y procurar se fuerce nuestra propia producción nacional, y sólo ante su imposibilidad acudir á este segundo método, preparándose, sin embargo, desde ahora para plantearlo, en tales condiciones que no sea también un fracaso. Por esto es deber de Gobierno hacer los estudios preliminares necesarios para dirigir las compras con conocimiento de causa, empezando á estudiar región por región su *déficit* probable distribuido por calidades, y enviar desde luego personal competente á los Estados Unidos para que tome opciones de las cantidades necesarias de cada calidad necesaria bajo pliego de garantía y ensayos que sean conocidos en España como base de pedidos, proveyendo la cuestión importantísima de los fieles.

En tales condiciones, si llega la necesidad de comprar, como probablemente ocurrirá, una oficina central de pedidos podrá poner á disposición de los consumidores nacionales, precio, condiciones, plazos de entrega y punto de llegada de las calidades que se desearan, permitiendo al industrial echar sus cuentas y pasar sus pedidos con completa garantía, pues podrá hacer el pago en una Sucursal de un Banco americano, autorizado al efecto sin que el productor americano entre en posesión del importe del carbón hasta que la Comisión española creada al efecto en los Estados Unidos diere su conformidad al combustible, encargándose la misma Comisión del embarque en las mejores condiciones.

En resumen: el Estado, conservando su carácter tutelar, podría organizar el servicio y dirigir la compra en bien de todos y especialmente de los pequeños industriales, que no tienen medios de hacer directamente esta clase de compra y que quedarían en manos de los intermediarios sin tal auxilio.

Pero el Gobierno, con más elementos de juicio y con el buen criterio y patriotismo con que está procediendo en todos sus actos ha de ser al fin quien decida, aunque todos tenemos la obligación de poner á su servicio nuestra experiencia personal y exponer los pun-

tos de vista que nos sugiera el estudio de las condiciones de interés nacional, y ninguna de más actualidad que prevenir los efectos de la escasez de carbón que se avecina, y con tanta anticipación venimos anunciando.

Luís de la Peña

El comercio de juguetes

En la Gran Bretaña

Dicen de Inglaterra:

»Porque este país ha importado durante muchos años grandes cantidades de juguetes, ha llegado á creer el público en general que la Gran Bretaña no tiene industria de juguetes. Nunca ha existido mayor ilusión. Inglaterra ha sido por siglos un productor de juguetes, y ni aún la presión de la importación barata de Alemania le ha causado ningún efecto apreciable. Pero tan profundamente arraigada en la mente del público la idea de que todos los juguetes vienen del Continente, que las firmas principales de la industria británica tendrán ahora que esforzarse para deshacer ese error si desean recoger todo el beneficio que les ofrece la presente cesación del abastecimiento continental.

»Aquellos que duden de la existencia de una industria importante de juguetes ingleses, solo tienen que echar una mirada á las estadísticas del Ministerio de Comercio en las que verán que este país exporta cada año juguetes y juegos fabricados en el Reino Unido por valor de cerca de un millón de libras esterlinas. En 1914 fué valuada la exportación en £ 830.000 y, como el abastecimiento extranjero casi ha cesado ahora, tenemos una oportunidad excepcional para acrecentar este negocio grandemente.

»Los mercados á que podemos exportar son extensísimos, pero hasta el momento en que estalló la guerra estuvieron principalmente en manos de Alemania y Austria. La siguiente tabla deja ver sus exportaciones á los mercados en que se habla la lengua castellana:

| A | Exportación alemana | Exportación austriaca |
|---------------------|---------------------|-----------------------|
| España.. | £ 49,700 | £ 200 |
| Méjico. | 48,400 | 100 |
| Chile. | 37,300 | 100 |
| Argentina | 116,800 | 2,300 |
| Uruguay. | 27,700 | — |

«Estas cantidades son las más recientes de que disponemos, esto es, las de 1912 en el caso de Alemania y las de 1913 respecto á Austria. En 1912 los juguetes de manufactura británica exportados de este país fueron valuados en £ 629,200. Fueron embarcados principalmente para Australia (£ 139,500), Estados Unidos (£ 113,600), Africa del Sur (£ 91,300), India Británica (£ 84,500), Canadá (£ 83,800),

Argentina (£27,600), Egipto (£ 6,500), Chile (£ 7,300), Brasil (£ 5,700), Italia (£ 4,500), Dinamarca (£ 3.600), Suecia (£ 2,800), Uruguay (£ 2,500), y España (£ 1,400).

»La extensión y la variedad de la industria de juguetes británicos se demostraron en la exposición que tuvo lugar hace pocos días en el Salón de Agricultura, Islington, Londres. Para aquellos que han oído hablar un día tras otro de la competencia extranjera en este comercio, fué una agradable revelación la exhibición hecha por casas inglesas. Por todos lados veíanse señales de un vigor sorprendente y una habilidad emprendedora; y los embarcadores y todos aquellos que ahora se ocupan de hacer su selección para la Navidad venidera y el año nuevo no tienen dificultad en hallar artículos apropiados enteramente de origen británico. En todos estos se observa en estilo, una perfección y un aspecto de duración que hacen al momento impresión en el comprador; y por cierto que estas cualidades no son obtenidas por ningún aumento de precios. Las máquinas se emplean ahora tan extensamente en la fabricación de juguetes de toda clase, que la cuestión del trabajo ó los jornales no tiene ya su antigua significación. Dada la existencia de un gran mercado, la producción de juguetes puede llegar á tales cantidades, por el empleo de máquinas automáticas que el costo quede reducido á un límite mínimo. Ni puede argüirse que el costo de los materiales sea un inconveniente en nuestro camino; porque el Reino Unido los puede escoger y adquirir en todas partes del mundo y tiene, seguramente, á su disposición, en general materiales á menos costo que el Continente. Alemania ha mantenido un monopolio en látigos á penique; pero ahora una casa inglesa ofrece un látigo mejor al mismo precio. En cubos, platos, bateas, servicios de te, etc., hechos de metal, también puede el fabricante inglés vender á menos precio que las casas alemanas y dar mejor calidad. En muñecos animales de todas especies cubiertos de piel, carritos, casa de muñecos, caballos oscilantes, lanchas y barcos, automóviles, juguetes mecánicos. soldados, marineros, sables y cañones y fusiles que no hacen daño, las colecciones eran de muchísimo efecto. Juegos de manos ingeniosos, acertijos y otros juegos formaban sección aparte; en verdad que sería difícil nombrar alguna clase de juguetes que no estuviese allí representada.

»Si algunas circunstancias características se distinguen más que otras, son el desenvolvimiento del juguete científico ó instructivo, incluyendo en la variedad de construcción, y la extensión y el arte con que se ha satisfecho la demanda de juegos y juguetes belicosos. Entre aquellos están los juguetes de metal, que consisten principalmente en diminutas vigas y tiras con ayuda de las cuales se pueden armar puentes, ascensores, gruas y transportadoras y construir armazones de casas que luego se cubren con chapas metálicas.

La idea juvenil con inclinación hacia la maquinaria ó la ingeniería acoge siempre con placer tales juguetes. Luego sigue la prolongada serie de pequeños utensilios eléctricos por medio de los cuales pueden comunicarse útiles conocimientos elementales de electricidad. Los juguetes militares y navales aparecían, naturalmente, en la vanguardia, y era interesante observar la exactitud con que han sido imitados los últimos tipos de las grandes piezas de artillería á lo menos en su aspecto interior, y hasta que punto pueden ser reproducidos para regocijo de los muchachos, los trabajos de zapa de estilo más reciente.

» Otro resultado aún de la exposición que acaba de celebrarse es la formación de una asociación de fabricantes de juguetes representando todas las secciones de la industria. Tenemos entendido que la exposición ha dado los mejores resultados. Se han apuntado pedidos de tal importancia que al principio no pudo imaginarse. Nos dicen que los compradores están convencidos de que los juguetes británicos pueden competir, no solo en calidad, sino también en precio, con los alemanes. Los promotores de esta feria sienten gran fe, no solamente en el triunfo de la exposición, sino en su proyecto más amplio, la Feria de Londres, que ha de tener lugar en el Salón de Agricultura y en Olympia en Marzo de 1916.

Catalanes Ilustres.—Don Ramón Batlle y Ribas

En el Salón de Ciento se ha efectuado el solemne acto de colocar en la Galería de Catalanes ilustres, los retratos de la poetisa y escritora doña María Josefa Massanés, del maestro en el arte de tejidos don Ramón Batlle Ribas y del insigne patricio D. Miguel Biada y Buñol. ¡

Al acto asistieron las siguientes representaciones y personalidades: doctor Cararach, en representación del señor Obispo de la Diócesis; don Cristóbal Gironés, por el Presidente de la Audiencia territorial; don Antonio Sansalvador, por la Diputación provincial; don Ignacio Peris, Presidente del Ateneo Obrero de Barcelona, don Luís Bou, por el Colegio de Procuradores de Tribunales; el Canónigo Dr. Gassia; don Joaquín Casas Carbó, por la Sociedad Barcelonesa de Amigos del País; el Fiscal de S. M., don José Godoy, don Antonio Biada, nieto del biografiado.

Don José Ibarra, segundo Comandante de Marina; ayudante, señor Massoti; don Francisco Carles, por la Cámara oficina de Comercio; don Luís Ferrer y Vidal Diputado á Cortes, por la Cámara Industrial; doña Teresa Marigo, viuda del señor Batlle, don Ramón Batlle, hijo, don Luís Socías, sobrino de la señora Massanés; don Antonio Flores Janer, en representación de la Agrupación de fabricantes de hilados y tejidos de San Martín de Provencals; don Joaquín Plans, por el Centro Industrial de Cataluña; señor Bordóns y

Roca, por el Centro de Naturales de Tarragona; don Valentin Serra, por el progreso Industrial; don J. Poch Parellada, por la Unión Industrial; don Guillermo Aresté, por LA INDUSTRIA; don Camilo Rodón, por la *Cataluña Textil*; y otros varios señores que sentimos no recordar, y los Concejales Sres. Fortuny, Riba, Figuerola y Puig y Alfonso.

De la biografía leída en el acto de colocar en la Galería de Catalanes ilustres el retrato del maestro del arte del telar, don Ramón Batlle Ribas, damos una idea, aunque somera, en el extracto siguiente:

Describe el señor Martí y Bech la labor paciente de Batlle cuando hubo que hacer en las fábricas la transformación del trabajo denominado á mano por el mecánico. Hace ver la poco favorable coincidencia de que cambio tan radical coincidiera con la campaña librecambista, lo que retrajo los capitales que sin la protección del arancel, habían durante los primeros años de sufrir varios quebrantos.

Alude á los primeros fracasos por faltar la enseñanza técnica.

Batlle, que, como fabricante de lizos, como teórico y como maestro, puede decirse que vivía la vida de la fabricación, oía las quejas de los fabricantes, haciéndose cargo de sus recelos y temores, dióse cuenta de la realidad, y descendiendo de las alturas de la teoría al terreno de la nueva fabricación, púsose á estudiar el nuevo telar mecánico, como antes lo había hecho con la teoría *para sacar muestra*, esto es, sobre el mismo telar, para una vez compenetrado de lo que eran y representaban los órganos y mecanismos especiales que lo integraban, establecer las leyes que regulan su funcionamiento, así como los que regían para la textura de las telas, á fin de formar un cuerpo de doctrina que pudiera servir para enseñar y formar el personal técnico que faltaba.

En estos momentos, empieza la tarea más importante de la obra pedagógica, en la vida de Batlle.

Entre el personal llamémosle técnico de aquel tiempo, la nueva de que había un hombre que estudiaba para enseñarles á todos, al fabricante inclusive, el arte del mayordomo y contraamaestre, cayó como una bomba, y se conjuraron para impedirlo, empezando contra Batlle una campaña, que habría sido suficiente para hacer desistir de su empeño á cualquier hombre que no hubiera tenido su firmeza de voluntad.

Al principio de sus estudios, tuvo necesidad de sacar de la fábrica el telar de que se servía y llevarlo á lugar seguro, porque cuando se ausentaba había quien se cuidaba de desarreglarlo para despistarle.

Toda esa enemiga contra Batlle nacía de no comprender su obra y por la mal entendida ventaja de querer convertir el cargo de ma-

yordomo y contraamaestre en patrimonio exclusivo de una clase. Por esto dicho personal había convenido no enseñar á nadie su arte ú oficio.

¿Que tiene de extraño esta conducta audaz, si nadie se preocupó hasta entonces de la enseñanza, de los conocimientos que reclamaba la transformación que se estaba operando en el arte del tejido?

Ni la Diputación, ni el Ayuntamiento, ni el Estado, ni las entidades interesadas, se habían cuidado de establecer estas enseñanzas.

Batlle, delante de tan crítica situación, movido por el estímulo de cumplimiento del deber por su vocación para la enseñanza y por la fuerza de su carácter puso toda su inteligencia y voluntad en preparar á los obreros para estar en condiciones de suplir las deficiencias oficiales en materia de enseñanza técnica referente á la industria de tejidos.

Dejemos la parte esencialmente de estudio de la mecánica aplicada al telar porque para esto no tuvo que hacer más que una selección en los tratados de mecánica y fijémonos principalmente, en lo que pudiéramos considerar como esencia de su obra, ó sea, la exposición de las leyes que regulan la textura de las telas y la marcha y disposición de los diversos movimientos y aparejos esenciales ó complementarios, para obtener del nuevo telar, una textura perfecta y además el método propio para recoger abundoso fruto, y adaptar estas doctrinas á la enseñanza y formación del personal que faltaba.

Gran conocedor de la fabricación de tejidos, partió en sus estudios del principio de aplicar las leyes que regulaban el arte del tejedor á mano, al telar mecánico, teniendo en cuenta los movimientos y órganos esenciales y complementarios que lo integran. Hombre de gran sentido práctico, en la adopción del método, viendo la rutina que imperaba en la fabricación de tejidos con el telar mecánico, adoptó el método del contraste, esto es, enseñar la verdad, destruyendo el error; poner en evidencia los defectos, inconvenientes, falsas apreciaciones y errores á que llevaba un trabajo rutinario, para deducir los verdaderos principios, leyes, métodos y beneficios que reportaba un trabajo fundamentado en el estudio racional de lo que se tenía de hacer.

La necesidad de un personal con conocimientos teóricos y prácticos se hacía sentir de un modo especial en aquellos tiempos, porque la maquinaria ó los telares venían con muchos defectos, les faltaba mucho para llegar á la relativa perfección de los que se construyen actualmente.

Los estudios que hizo Batlle de lo que era el telar mecánico—así en conjunto, como en cada una de sus partes componentes, y el fun-

cionamiento armónico de todos estos organismos para obtener una buena marcha del telar y un tejido perfecto, es de lo más completo que se puede imaginar.

Fruto y condensación de estos estudios fué su obra «Fabricación de tejidos con telar mecánico», que se publicó en 1880 como folletín de la «Revista Centro Industrial de Cataluña», y que además es un resumen de su modo de pensar y apreciar los problemas técnico-económicos que se plantean en las fábricas de tejidos de nuestra tierra.

No sólo la parte que podríamos llamar técnica de la fabricación fueron objeto de los estudios y enseñanzas de Batlle, pues como éstos fueron integrales, además de las cuestiones de orden técnico, de orden económico, no olvidó las del orden moral.

El primer personal técnico y capacitado en todos los órdenes de la industria de tejidos de Cataluña fué obra suya, y no lo formó tan sólo en sus clases, pues con espíritu altruista y compenetrado de la necesidad de intensificar sus enseñanzas á todo el personal que entonces había, dió en 1879 una serie de conferencias públicas en el Centro Industrial de Cataluña, que fueron unos verdaderos cursos de fabricación de tejidos y de estudio del telar mecánico.

El maestro Batlle fué el primero que formó hombres de aquellos que con su inteligencia, su actividad, su trabajo y esclavos de su deber, son el primer factor, el elemento esencial para la buena marcha de la fábrica, y por lo tanto, de efectos decisivos en los resultados económicos de la fabricación.

El doble aspecto de su labor pedagógica y los frutos que obtuvo de sus enseñanzas, tenían por fin esencial la formación de capacidades técnicas y hombres de carácter de sólida base moral, y Batlle daba preferencia á ese segundo aspecto, porque había observado que, formado el carácter con estas condiciones era más fácil de obtener el técnico con las aptitudes necesarias, con los hábitos de trabajo indispensables para desarrollar con provecho sus conocimientos en la fábrica.

Así entendió Batlle su misión y en sus enseñanzas, si bien procuraba presentar al alumno los asuntos de un modo fácil y hasta agradable, procuraba también no ocultar las dificultades, sino que las presentaba de modo que interesasen la atención y la voluntad de aquél á fin de que por impulso propio luchase hasta resolverlas, á fin de que con el éxito de la lucha sintiese la satisfacción de la victoria.

A los muchos plácemes que con tal motivo recibió nuestro buen amigo, el hijo del señor Batlle, unimos el nuestro.