

Metalúrgicas del Turia

"Una gran factoría levantina que emancipará a España del vasallaje del Extranjero en la fabricación de motores de explosión"

"El MOTO-VELOX", espléndida realidad en la industria del pedal"

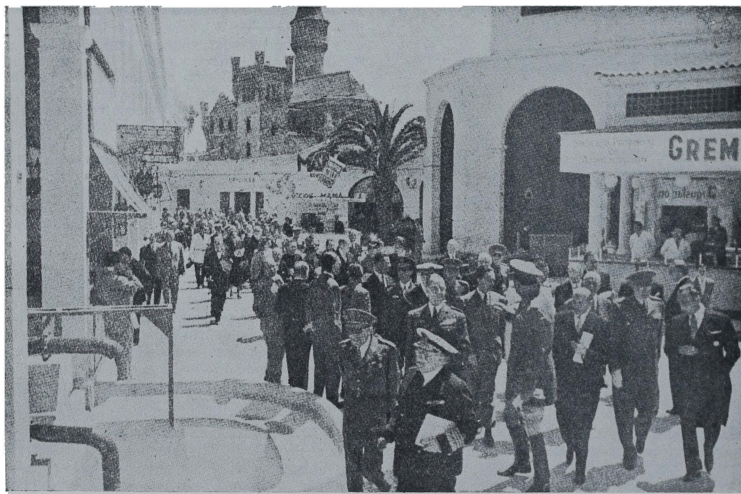
Viene hoy a nuestras columnas una entidad que, sin exageración, podemos catalogar como modelo en todos los aspectos.

Es una verdadera cooperativa de producción. En todos impera la más absoluta hermandad que preside las relaciones entre empresario y productores.

Su producción también es digna de consideración: quince motores diarios. Aspiran, y estamos seguros que lo conseguirán, a hacer motor y bicicleta. Por nuestros suelos circulan ya más de dos mil.

Tienden a completar su organización comercial en toda España. Patentes de propiedad de marca y de invención a nombre del señor García, expedidas por el ministerio de Industria y Comercio.

"Metalúrgicas del Turia" fué fundada hace siete años. Dispone de un capital de tres millones de pesetas. Su fundador fué, su actual director propie-



Industrialización de la Región Valenciana. Inauguración de la XXVIII. Fiesta muestrario internacional de Valencia.

Muy en breve—noticia que merece ser destacada—se fabricarán en España—precisamente por esta fábrica—coches de 4 HP, cuyo coste oscilará entre las 15.000 y 20.000 pesetas. También se fabricarán motos utilitarias de 2½ c. c., cuyo coste será inferior a 9.000 pesetas.

Dispone de cincuenta trabajadores, que están organizados en Cooperativa. Veintidós son los especialistas y nueve los aprendices. Los jornales que todos disfrutan—destaquemos también este detalle—están por encima de lo que marca la vigente Reglamentación. Todas las semanas se reparten premios al rendimiento, a más de las pagas extraordinarias.

tario, don Enrique García Bertomeu. Lo hizo sin capital alguno y sólo valiéndose de su esfuerzo como perito industrial y mecánico tornero de primera. En su especialidad ha construido centenares de tornos. No tiene problemas en lo que se refiere a la adquisición de materias primas, ya que todo lo que usa es nacional.

Esta industria da trabajo al 60 por 100 de la industria metalúrgica de Valencia y también a pequeños talleres de fundiciones.

Para los talleres de la Renfe ha montado diversas máquinas de su invención, principalmente tornos

iguales a los que ilustran esta información. Estas máquinas han sido para rellenado de cojinetes en Madrid.

Es indudable que, con aportación de un capital de 15.000 a 20.000 pesetas, los coches y las motos utilitarias serían una inmediata realidad.

Las "Motos-Velox" actuales tienen un coste de unas 25.000 pesetas, y responden a una total perfección en su construcción. Sus pequeños defectos de carburación han sido felizmente subsanados, todo ello fruto de una larga experiencia que sólo proporcionala el trabajo. Y hoy, por todo, pueden competir con las mejores del Extranjero.

Don Enrique García Bertomeu es hombre joven y de una gran simpatía.

Es persona que goza del respeto y cariño de todos sus subordinados. Y esto se logra teniendo con ellos un cristiano comportamiento y sabiendo hacerse eco de las necesidades y aspiraciones de todos sus trabajadores. Don Enrique García vendió su casa, su coche y todo lo tiene puesto al servicio de las personas que a su lado comparten el diario trabajo.

Vamos a referirnos ahora, pues ello bien merece un detallado comentario, a la "Moto-Velox".

Nuestro conocimiento vino al tener contacto con diversos Clubs deportivos de Valencia. Nos hablan de la existencia de un pequeño motorcito de bicicleta, que, fabricado en esta región, estaba revolucionando, por su baratura y perfecta construcción, a la imponente legión de "routiers", que, como inmenso y constante hormigueo humano, ruedan por todas las carreteras y caminos del Levante español.

Todos los que conocen esta bella tierra de Valencia, se habían dado perfecta cuenta de que la bicicleta ha sustituido a la clásica tartana. Lo mismo le emplean los hombres que las mujeres. No es muy aventurado afirmar que no hay casa en Valencia donde no haya una bicicleta, pues todos comprenden la utilidad que ello les reporta.

Esta es una verdad fácilmente demostrable. Pero no lo es menos también que, a pesar de las magníficas condiciones de caminos y carreteras, el constante pedalear de un punto a otro supone una considerable suma de kilómetros y el consiguiente desgaste de energías. For ello se sentía acuciante e imperiosa la necesidad de un motor utilitario que descargase al personal "rodante" de esta inmensa servidumbre del constante pedalear. Existía, sí, una elevada cantidad de motorcitos de patente italiana y francesa dedicados a este fin; pero su adquisición (al tener que ser importados) precisa de una serie de trámites, y su coste, por ello, resulta muy elevado para el futuro comprador. Y en este estado de cosas surge, de manera espontánea y firme, un español con deseos de triunfo y que, con el propósito de trabajar en beneficio del público, se hace esta pregunta: Cuales son las necesidades del mercado interior? Y la contestación no se hace esperar: Un motor potente, libre y económico. Y al cabo de poco tiempo, tras laboriosos trabajos, todo se consigue siendo ello fruto de la competencia—tantas veces demostrada—y del constante estudio. Para ello ha sido preciso recorrer un camino bastante dificultoso, sembrado de contrariedades y falta de medios. Pero el hombre—en este caso, el industrial—ha de duplicar su esfuerzo en los casos difíciles y adversos, pues ningún hombre de estudios

y de aventura de España encontró nunca fácil el camino que conduce al éxito. Necesitó siempre de su esfuerzo personal, y muy principalmente que no le faltara la fe en aquello que perseguía. Y si no, situémonos ante la obra gigante del gran Isaac Peral. ¿Qué potente capital se puso a su servicio ante la magnitud de su idea? ¿Qué ayuda recibió un Juan de La Cierva, un Hernán Cortés y tantos otros que tanta gloria dieron a la Patria que les vio nacer? Para lograr el fin propuesto hay que tener la clara visión y el tesonero empeño para, a pesar de todos los obstáculos, llegar a la meta deseada.

No ha sido una frase retórica el comparar lo hecho por este industrial valenciano con lo que hicieron los gloriosos nombres que hemos mencionado. Si Hernán Cortés, quemó sus naves para "negarse" la retirada, este "conquistador" de hoy ha gastado en su empresa todo su modesto patrimonio; primero, la heredad de los padres; más tarde, el coche; luego, las viviendas de los hijos. Todo ello ha sido gastado en pro de la consecución de la idea perseguida. Ya conseguida—repetimos que tras muchísimos estudios y trabajos—asegura con ello el pan de todos sus trabajadores.

Es, por todo lo expuesto, admirable este capitán de Empresa de nuestro siglo. Pero como todos los nombrados, ha padecido la traición y el engaño. Ha visto sus patentes imitadas por una competencia desleal, como nos ha demostrado que ocurrió con la marca registrada. Pero hoy no es ayer. Nuestro Estado vela por los intereses de sus trabajadores. La ley, justa en todo momento, ampara, a quien lo merece. Por ello auguramos al señor García, hombre emprendedor, tesonero y enamorado de su oficio y del bien público, un triunfo rotundo en todos sus empeños, aunque se le opongan muchos obstáculos en el camino emprendido.

Ya decíamos al principio, pero vamos a repetirle por el interés que encierra, que los "Moto-Velox" actuales tienen un coste de 25.000 pesetas. Responden a una total perfección en construcción. Sus pequeños defectos de carburación han sido felizmente subsanados. Y hoy, como decimos, responden a una total perfección.

Hablemos, pues ello también tiene un indudable interés, de otros trabajos que se realizan en esta industria.

Detalles más importantes de los tornos EG.

Cabezal: Con sólido eje de acero perforado. Tres marchas directas y seis reducidas, con engranajes de módulo robusto. Cojinetes cónico-ajustables. Cambios de marcha de accionamiento rápido. Inversor de extraordinaria solidez. Dispositivo para graduar velocidades.

Caja norton: Con treinta marchas sin cambiar ruedas del sector. Todo el piñonaje de acero. Engrases amplios y muy accesibles.

Carro-Charriots: Extraordinariamente reforzados. Portaherramientas o torrecilla revólver, de cambio rápido. Disco graduado en 180 grados. Nonios graduados con aproximación de décimas de milímetro.

Placa de distribución del carro: De robustas ruedas y piñones y con automáticos para ambos movimientos. Embrague de fricción muy seguro y só-

lido. Dispositivo de seguridad para embragues de roscado y cilindrado.

Varios: Se provee a estos tornos de equipo de engranajes supletorios para el sector; tabla de pasos métricos y Whitworth; instalación completa de refrigeración, incluida la bomba de taladrina y grifo graduable, bandeja para la recogida de líquidos refrigerantes con depósito y filtro; dos lunetas y dos platos, uno de arrastre y otro para embridades. Todos estos modelos están provistos de pies de armario con estanterías y portezuelas.

Características principales: Distancia entre puntos, 1.700-2.000-2.500-3.000 metros; largo total, 3.000-3.400-4.050-4.550 metros; eje del cabezal taladrado a 51; diámetro del cuello del eje principal, 100; diámetro de los escalones de los conos, 190-220-250; diámetro máximo a tornear sin el puente, 800, ídem sobre bancada, 550; ídem sobre carro, 340; ancho del puente: ante el plato, 340; ancho de la bancada, 352; largo del carro, 518; peso aproximado, 1.250-1.425-2.000-2.100 kilogramos.

El acceso de las clases humildes a la enseñanza media en España

En España se ha creado un nuevo Bachillerato. Un Bachillerato con distintos tipos: agrícola y pecuario, industrial y minero, marítimos y de profesiones femeninas. La idea de hacer extensiva la enseñanza media al mayor número posible de escolares bajo la forma de un bachillerato simple, acomodado a las necesidades culturales de las diversas comarcas, responde a finalidades concretas. En primer lugar, a las exigencias de una ordenada política social, dentro de los principios de la justicia social. En segundo lugar, a una bien entendida política pedagógica, de la que no debe desertar ningún pueblo culto.

Es cierto que en España se venía corriendo la deficiencia de estos estudios mediante un sistema de becas. El problema recibía así cierto remedio. Pero es innegable que es mucho más eficaz la creación de esta institución docente que, en el propio medio rural, industrial o marítimo, educa al trabajador. Es allí donde el obrero recibe los beneficios educativos y palpa de una manera directa la utilidad de la enseñanza en todos los aspectos.

¿Cuál es la finalidad esencial de este bachillerato? Todo bachillerato no es más ni menos que un sistema pedagógico que sirve para formar al individuo para la vida humana. No significa solamente una suma cuantitativa de conocimientos; sino, sobre todo, proceso formativo en el que las disciplinas actúan como instrumentos de educación. Esta finalidad puede obtenerse de muy distintos modos; de ahí los diversos tipos y clases de bachillerato. Pero en todos debe figurar, como nota común, la de ser sistemas pedagógicos autóctonos.

El nuevo bachillerato es de carácter elemental de cinco cursos, en el que, al lado de las disciplinas preferentes, entran en juego las lenguas vivas y las cien-

cias de la naturaleza. El nuevo bachillerato no supone confusión con la enseñanza media general del Estado, como tampoco, es un simple bachillerato. Pues en él se halla fundida una exigencia insoslayable: la de incorporar a la formación media elemental una modalidad de carácter técnico. Ello, ante todo, en virtud de que esta enseñanza va principalmente dirigida a las clases trabajadoras y ha de establecerse en el ambiente de pequeñas poblaciones agrícolas, industriales y marítimas.

Sólo concibiendo así la modalidad técnica del nuevo orden docente, se puede pensar en el acceso de las clases humildes a la enseñanza media, en su elevación de categoría social y en una educación profesional que, o les facilite para la vida en el ambiente de la propia comarca, o les capacite para ingresar en los actuales centros técnicos de carácter medio y en determinados casos excelentes, cumplidos los requisitos de estudios y exámenes, incluso en la enseñanza superior.

En la nueva orientación de la enseñanza española, se funde lo estricto de un bachillerato elemental de tendencia marcadamente realista con el desarrollo de una inicial formación técnica, encuadrada en la actividad escolar de cuatro años de prácticas profesionales dentro de la modalidad concreta que aconseje el ambiente de la ciudad o comarca donde el centro radique.

En suma, este nuevo tipo de enseñanza mixta —media y profesional— no quiere ser otra cosa que la escuela media rural, que hoy va extendiéndose en algunos pueblos de América, o la escuela media-técnica de algunas naciones de Europa, en las que, sin perjuicio de los cursos llamados de cultura general, se dan también otros profesionales de modalidades diversas.

Lo social, preocupación fundamental de la Acción Católica

En 15 años la Obra ha quintuplicado el número de sus miembros

La Acción Católica Española, organización de los seglares, para trabajar en el apostolado, a las órdenes inmediatas de la Jerarquía de la Iglesia, no sólo se preocupa de la formación de dirigentes idóneos, que sean la levadura cristiana en todos los órdenes de la sociedad, sino que, además, constituye un fuerte mo-

vimiento que preconiza la acción social y trabaja intensa y eficazmente en pro de la realización práctica de aquellos principios y normas en que está inspirada la doctrina pontificia sobre estas cuestiones.

Y esta preocupación social que se acusa de una manera permanente en Congresos, Jornadas y Asam-