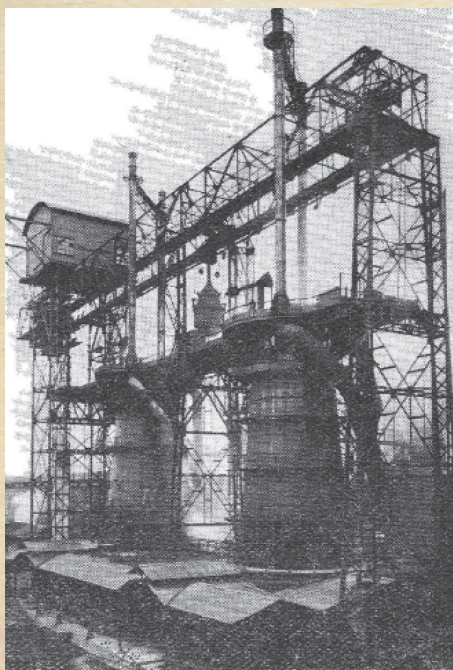


Hace 80 años (Julio - Agosto 1939)

LA MODERNIZACIÓN DEL TALLER DE HORNOS ALTOS DE SESTAO DE LA SOCIEDAD ALTOS HORNOS DE VIZCAYA

Las obras de ampliación y mejora de este taller comenzaron en 1934, aunque fueron ralentizadas e interrumpidas durante la guerra, pero finalmente *"el 10 de mayo fue posible realizar la inauguración oficial de la instalación con dos hornos en marcha... y... en el año en curso podrá funcionar un tercer horno... a fin de conseguir obtener en ella una producción diaria de 1.000 T de lingote con 3 hornos en marcha y otro en reconstrucción"*.



Para el abastecimiento y clasificación de las distintas calidades de minerales y calizas, están instalados 12 grandes silos de hormigón armado con revestimiento metálico interior y 500 T de capacidad unitaria, clasificando esos materiales por composición química y mecánica.

La carga de los hornos se hace mediante una viga puente

que soporta los carros sobre todos ellos, con dos instalaciones iguales, capaz de abastecer simultáneamente a dos hornos a plena marcha. Para el soplado de aire caliente se dispone de 10 estufas y todo el equipamiento necesario.

La industria nacional ha tenido una importante participación en el suministro de los equipos, salvo los que necesariamente se han debido adquirir en el extranjero.

Félix Barbadillo, Ingeniero Industrial

EL AUTO-MOTOR TRANSFORMA EL ASPECTO DEL TRÁFICO EN UN PAÍS

"Con una población de 250 habitantes por km², Holanda es uno de los países más densamente poblados en Europa y en principio favorable para una electrificación ferroviaria". Sin embargo, en 1932 se lanzó el primer programa diésel con la adquisición de 40 trenes diésel eléctricos de tres unidades equipados con dos motores Maybach de 410 HP.

La unidad intermedia es en la que se sitúan los motores y en ambos extremos del convoy se sitúan las respectivas cabinas de

mando. Para eliminar el servicio a vapor en las líneas no electrificadas, en 1938 se hizo un nuevo pedido de 20 trenes compuesto cada uno de cinco coches.

"Hoy el tren aerodinámico, accionado por motor diésel o eléctricamente marca, en cierto modo, una nueva era ferroviaria"



VEHÍCULOS ELÉCTRICOS INDUSTRIALES

"Nuestro mercado interior no es suficiente para competir con el extranjero en la fabricación de vehículos mecánicos, y cada vehículo de esta última clase puesto en servicio, constituye un consumidor de productos importados (gasolina, aceites, piezas de recambio, etc.)... la larga experiencia de otros países demuestra, que por lo menos en cuanto se refiere al transporte urbano y a pequeñas distancias el verdadero sustituto del vehículo con tracción animal no es el de motor de combustión interna, sino el vehículo con acumuladores".

Expone el autor que, además de en EE.UU., en Europa el vehículo eléctrico, también se usa desde hace mucho tiempo en varias naciones para los transportes urbanos. En Inglaterra, *"más de cien municipios emplean el camión eléctrico para servicios de limpieza... y en Alemania el número de camiones eléctricos utilizados en los servicios de correos, pasa de 2.500"*, lo mismo que en Italia y Francia. Además, *"las carretillas eléctricas, tienen las mismas cualidades que el camión eléctrico y constituyen por lo tanto una máquina automática, de uso cada vez más generalizado en la industria"*.

"Existen en España instalaciones industriales que pueden producir baterías de plomo para tracción seguras, duraderas y económicas". Solo falta *"un impulso vigoroso y decidido al fomento de las industrias electromecánicas"*.

José María Mestres Araguás, Ingeniero Industrial

ACTIVIDADES DE LA FEDERACIÓN DE ASOCIACIONES DE INGENIEROS INDUSTRIALES

Con motivo del final de la guerra y de la entrada en Madrid, se ha recuperado el antiguo domicilio social de la FAII en el local del Instituto de Ingenieros Civiles de España y ha sido salvada toda la documentación, muebles y enseres de la Federación, funcionando la Secretaría de la misma y habiendo celebrado el 15 de junio una reunión de sus organismos directivos.