

GACETA MINERA

Y

COMERCIAL

SUMARIO

Sección doctrinal.—Otra vez el directo á Lorca.—Sobre los criaderos de hierro y de plomo del Levante de España.—*Cámara oficial de Comercio.*—*Sección oficial.*—Gaceta de Madrid.—Ensayos de muestras de plomo.—Carreteras.—Subasta de carbon.—Boletín oficial de la provincia de Murcia: Operaciones facultativas.—*Miscelánea:* Exportación de minerales y metales.—Noticias varias.—*Movimiento del puerto de Cartagena:* Entrada y salida de buques.—*Sección Mercantil.*—Marcha de los mercados—*Observaciones meteorológicas.*—Bolsa—*Sección de anuncios.*

SECCIÓN DOCTRINAL

OTRA VEZ EL DIRECTO Á LORCA

La desanimación que reina en los muelles, el exiguo comercio que se hace, tanto de importación como de exportación y el hecho de transcurrir periodos de tres á cuatro días sin que entre un buque con mercancías del extranjero ni á cargarlos, nos obliga á pensar una vez más en el porvenir que se ofrece á Cartagena si no se atiende á remediar esta paralización que se nota, que, si hoy es grave, puede alcanzar mayor gravedad.

Cuando hace algun tiempo (un par de meses) comparábamos las cifras de nuestro comercio del año 1890 con las de 1891 consi gnábamos las notables diferencias que resultaban en contra del segundo de los dos años citados y apuntábamos como causa principal de tal decadencia la competencia ventajosa que nos hacían los puertos vecinos, sobre todo el puerto de Alicante.

Efectivamente; Cartagena que pudo sostener su comercio exterior cuando la concedieron la línea ferrea de Albacete por que con ella abarcaba toda la región del Norte de la provincia de Murcia y gran parte de la de Albacete hasta Chinchilla, sin contar con la región castellana que linda con nuestro territorio y parte de la andaluza, ha venido á perder todas sus ventajas desde que se terminó y abrió al comercio la línea alicantina que empalma en Murcia con la nuestra.

Inútil es que nos quejemos del mal que esa línea ha causado á nuestro comercio; pues entran-

do esa vía en los hechos consumados, consumado está tambien el mal para el cual no hay ya remedio posible.

Pero ese mal que ya es definitivo é irremediable puede llegar á ser peor y entonces si que no habrá esperanza de rehabilitación para nuestro puerto, que irá perdiendo de día en día la única animación que le queda y no servirá más que para embarcar por él los plomos de nuestras fábricas y los hierros de nuestras minas ni recibiremos por él otras mercancías que los carbones necesarios para la industria fabril y lo que necesitamos para el termino municipal. Esto en tanto que la minería atravesie buenas épocas, que cuando no estará el puerto como ahora, paralizado.

Y que nuestro comercio puede venir aun á menos es indudable. Hoy aun podemos dominar el que se desarrolla á la izquierda de nuestra línea; pero cuando la de Murcia á Granada se cierre, nuestro comercio será nulo, porque la corriente comercial tomará la vía natural, la más barata, la de Alicante y por este puerto se cargaran y descargarán las mercancías que aun llegan al nuestro por las vías marítima y terrestre.

Queda para Cartagena una tabla salvadora á la cual nos hemos de asir si no queremos naufragar por completo; esa tabla es la línea directa de Lorca á Cartagena, de la cual tantas veces hemos hablado con el mismo objeto que ahora.

Es evidente de todo punto que las mercancías que bajen por aquella arteria principalísima, que seran todas las de la zona del ferro carril, mas las que vengan de la izquierda del mismo en toda la extensión que recorra la locomotora, en busca de puerto para salir de España, vendrán á Cartagena si encuentran en Lorca la bifurcación, porque la diferencia de recorrido de Lorca á Cartagena á Lorca á Alicante es notoriamente considerable, tanto que mientras para venir de Lorca aquí tendrían que recorrer unos cincuenta kilómetros para ir á Alicante tendrían que recorrer mas del doble.

Esa línea, hemos dicho en muchas ocasiones y repetimos ahora, es de vida ó muerte para Cartagena ¿Se hace? pues podemos considerarnos resucitados ¿No se hace? pues esperemos ver el puerto tan desierto como la cala mas insignificante de nuestras costas.

La concesión de esa línea no es difícil; solo de una manera lo sería: pidiendo al gobierno que la subvencionara.

Segun la ley de ferro carriles el estado no subvenciona mas que las líneas generales, pero no las paralelas; y como paralelas están consideradas

