

GACETA MINERA Y COMERCIAL.

SUMARIO.

Sección doctrinal.—Los combustibles minerales.—Real orden sobre ferro-carriles.—*Sección oficial.*—Miscelánea: La Sucursal del Banco de España en Cartagena.—Ferro-carril de Mazarrón al Puerto.—Mazarrón.—Almagrera.—Noticias varias.—*Movimiento del Puerto de Cartagena.*—Importación y Exportación.—*Sección Mercantil:* Marcha de los mercados.—Observaciones meteorológicas.—Bolsa.—*Sección de anuncios.*

SECCION DOCTRINAL.

LOS COMBUSTIBLES MINERALES.

Hé aquí las cifras aproximadas del movimiento de estos productos en los principales estados de Europa:

Primer cuadro.

PAISES.	Producción.	Consumo.	Consumo por individuo.
	Millares de tons	Millares de tons	Kilógramos.
Francia	20,000	400	805
Gran Bretaña .	163,000	30,000	3,911
Alemania	65,000	4,000	2,189
Bélgica	18,000	4,500	2,350
Austria	18,000	1,000	448
Rusia	5,000	(?)	57
España	1,000	(?)	83

Segundo cuadro.

PAISES.	Exportación.	Importación.	Precio medio de la tonelada en la mina.
	Millares de tons	Millares de tons.	
Francia	400	11.000	Ptas. 12'33
Gran Bretaña..	30.000	»	» 6'74
Alemania	4.000	300	» 5'63
Bélgica	4.500	600	» 9'53
Austria	1,000	500	» 5'87
Rusia	(?)	300	» (?)
España	(?)	300	» 11'09

Los Estados Unidos han producido en 1884 108.617,000 toneladas para una población de 52.000,000 de habitantes, lo que arroja por individuo, 2 toneladas 76 kilógramos, con un valor de 6 pesetas 86 céntimos por tonelada.

En Francia, como se vé, es donde el precio de

venta es más favorable; pero los precios difieren mucho, según las regiones.

Es en el Norte donde son más bajos, y en el Oeste donde están más elevados. El precio medio de la tonelada es de 10 á 11 francos en el Norte, de 23 á 26 francos en Sarthe, y en el Loira Inferior, en Orne, 32 francos. Será necesario además, para poder formar una estadística exacta, fundarse en las diferentes calidades de hulla.

Así los carbones grasos y semi-grasos, que representan un contenido en materias volátiles de 16 á 40 por 0,0, se venden más caros que los que dan de 10 á 12 por 0,0, y que las antracitas que representan de 4 á 8 por 0,0, y cuyo empleo es muy limitado á causa de los pocos usos á que se dedican.

El estado importante del consumo entre Francia por una parte é Inglaterra, Bélgica y Prusia por otra, será un día colmado por lo menos (pues las necesidades crecen constantemente en estos tres últimos países) el consumo por habitante no puede continuar progresando en Francia, más que para igualar al de Bélgica, por ejemplo. El aumento anual de las necesidades de hulla en Francia es de 5 por 0,0, ó sea el acrecentamiento ya respetable de 1.500.000 toneladas cada año; es decir, 15 millones de aquí á diez años.

El desarrollo de las redes férreas y navegables en Francia; la baja de las tarifas de transporte aun tan elevadas y tan mal repartidas, no pueden menos de influir ventajosamente. Por otra parte, los medios mecánicos van extendiéndose continuamente, y la mayor parte de los trabajos se harán un día por máquinas. La marina y la agricultura empiezan á servirse solamente del vapor; y bajo estas diversas relaciones, así como bajo el punto de vista del empleo de los metales, queda mucho que hacer.

El consumo doméstico de hullas, limitado hoy en el Norte de Francia, se ha ido extendiendo progresivamente en las otras regiones donde la madera es poca y cara. Así el departamento del Norte, que encierra 1.650,000 habitantes, consume anualmente para el uso de las casas 1.400,000 toneladas de carbón, ó sean 840 kilos por individuo. Este solo empleo exigiría para los 38 millones de habitantes de Francia una cantidad anual de unos 32 millones de toneladas.

El día en que Francia llegue á tener por individuo un consumo semejante al de Bélgica, tendrá necesidad de ochenta y tres millones de toneladas de hulla, y 148 millones para llegar al nivel de Inglaterra.

Como Bélgica y la Gran Bretaña han alcanzado casi su máximo de producción, es de temer que con el desarrollo de su consumo, que aumenta

