

GACETA MINERA Y COMERCIAL.

SUMARIO

Sección doctrinal: Informe que se emite respecto á la instancia del Sr. Marqués de Villamejor solicitando se den por terminadas las obras de este puerto, (conclusión).—*Sección oficial:* Exposición de las relaciones de minas de esta provincia que se hallan en explotación, y cantidad que cada una debe pagar en el presente trimestre por el 1 por 100 del producto bruto.—Exportación por la Aduana de Cartagena en 1889.—*Miscelánea:* Ferrocarril de Cartagena á Lorca.—Sociedad Minera.—Graves perjuicios á la minería local.—*Movimiento del puerto de Cartagena:* Importación y exportación.—*Sección Mercantil:* Marcha de los Mercados.—*Observaciones meteorológicas.*—*Bolsa.*—*Sección de anuncios.*

CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO.

Informe que emite la ponencia nombrada por esta Junta directiva acerca de lo que interesa de esta Cámara el Sr. Gobernador civil de la provincia, en cumplimiento del decreto marginal del Ministerio de Fomento puesto en la instancia dirigida á dicho centro por el Sr. Marqués de Villamejor, en la que pide se den por terminadas las obras de este puerto.

(Conclusión.) (1)

Supone asimismo la ponencia que no puede ser sospechosa la inmaculada administración de la Junta de obras de nuestro puerto, modelo en su género, de dejarse sorprender por proyectos de obras de fingida necesidad, cuando claramente se está advirtiendo cuánta falta hay de complementar las aún no ejecutadas, y otras cuyos proyectos no están aprobados, y no se explica bien la pretensión del Sr. Marqués de Villamejor acerca de la terminación de las obras del puerto, que á su concesión particular han beneficiado ya tanto, constituyéndole un abrigo seguro con la construcción del dique de Curra, permitiéndole amparar completamente los buques que llegan á su muelle, a no suponer un egoísmo impropio en el recurrente, que pretendiera para sí la mejora ya efectuada, sin que el beneficio alcance á los demás, siendo así que las seiscientas mil toneladas que próximamente se embarcan al año de minerales de esta sierra no pueden cargarse sino por los muelles particulares, á los que abonan por peaje 30 céntimos por tonelada, además del muellaje de 20 céntimos, salvo en el ramal del Sr. Figueroa, que si no cobra el primer arbitrio, en cambio no permite á la mercancía estacionarse sobre el muelle, sopeña de nueva exacción.

Hace consideraciones el recurrente de la situación en que se encuentra la industria minera y meta-

lúrgica, y de los pesados gravámenes que soporta, y objeta que la abundancia y extrema baratura del plomo de Australia lleva á éste desde Melbourne á Londres con menos gastos que el que hace desde Linares á Cartagena, lo que recargado con el impuesto de superficie de minas, contribución territorial é industrial, derecho del 1 por 100 sobre productos, impuesto sobre hornos, etc., elevan el valor de esta mercancía á límites que no puede resistir la competencia, y parece deducir que todo se remediara si se suprimiera el impuesto de obras de puerto, dando ya por terminadas las mismas.

Hemos de exponer otra vez que lo que llevamos dicho acerca de la indispensable continuación de las obras es desgraciadamente de necesaria y reconocida perentoriedad, á pesar del buen deseo del comercio, que viera más satisfecho las obras del puerto realizadas en totalidad, que el que aún estén en proyecto las que han de terminarlo; pero de un modo ú otro calcula que modificadas las primitivas tarifas en 1886, hasta dejarlas en unos tipos lo más módicos posible, es de escasísima importancia para contrarrestar la exuberante producción australiana borrar un arbitrio de 75 céntimos por tonelada que satisfacen los plomos, concurrencia á la que más podría combatirse disminuyendo el precio de los arrastres, las tarifas particulares de muellaje, de las que el Sr. Marqués de Villamejor usufructúa, y otras gabelas é impuestos á este tráfico, independientes todas del arbitrio que se combate.

Respecto á minerales, que á pesar de ser pobre mercancía da el mayor contingente, hemos de suponer atinadamente que los treinta céntimos de peaje por tonelada pasa por los muelles, y los 20 de muellaje que se cobran por los particulares dueños de muelle, de los que uno de los primeros es el Sr. Figueroa, han de hacer más mella en las condiciones de embarque de este artículo, que los cinco céntimos por tonelada que satisfacen por obras del puerto.

Tiene noticias además la ponencia de esta Junta de estar en vías de ejecución un ferrocarril minero que reducirá el precio del transporte en cantidad considerable, desapareciendo para la industria del país bastantes gastos, que si ayudados por baja en los impuestos generales del Estado, en las tarifas de ferrocarriles, y en las de los pequeños ramales, que conducen la mercancía desde la estación á los muelles, quizás se abaratarán estas hasta el punto de soportar la concurrencia.

En punto al dragado, es tan necesario, que si no se aprovecha totalmente la bahía, será imposible la evolución en la misma de los buques que, aunque no constantemente, en ocasiones determinadas se reúnen en el puerto, sin que prejuzguemos los elementos con que se cuenta para el

(1) Véase el número 373.

