

# El Eco de Cartagena.

AÑO XXVIII

DIARIO DE LA NOCHE

NÚM. 8626

PRECIOS DE SUSCRICION.

Cartagena.—Un mes, 2 pesetas; tres meses, 6 id.—Provincias, tres meses, 7.50 id.—Extranjero, tres meses, 11.25 id.—La suscripción empezará a contarse desde 1.º y 16 de cada mes. Números sueltos 15 céntimos

CONDICIONES  
El pago será siempre adelantado y en metálico ó letras de fácil cobro. La Redacción no responde de los anuncios, remitidos y comunicados, y se reserva el derecho de no publicar lo que recibe, salvo el caso de obligación legal.—Administrador, D. Emilio Garrido López.

**LAS SUSCRICIONES Y ANUNCIOS SE RECIBEN EXCLUSIVAMENTE EN LA REDACCION Y ADMINISTRACION, MEDIERAS 4.**

Jueves 18 de Octubre 1888

## EXPOSICIÓN AL MINISTRO DE FOMENTO

A continuación insertamos la elevada por la Cámara de Comercio de esta ciudad, pidiendo la derogación de las concesiones de muelles en la costa de levante de este puerto.

Dice así dicha exposición:

Excmo. Sr.—La sensible y creciente decadencia que experimenta la industria minera de esta Plaza, elemento principalísimo de su riqueza, y base del importante tráfico de su puerto, viene ocupando desde algunos tiempos la atención de la Cámara de Comercio de Cartagena, que ansiosa de procurar salvar remedio á todos los obstáculos que se pongan al desenvolvimiento comercial que lentamente se va operando en esta Ciudad, estudió las causas que pudieran influir en la paralización de los negocios de la minería.

Varias causas colocan aquella industria en situación poco favorable, y no es la que menos presión ejerce el escaso embarque de minerales.

Tratado este punto como el capital, apreciase en su valor la calma del mercado inglés y algún otro extranjero para determinar la decadencia del tráfico, y no consideró esto como bastantes fundamentos, hallándose en cambio origen más principal en las dificultades que experimentan los fabricantes de minerales para el embarque y estancia de los mismos en condiciones apropiadas por los muelles de este puerto que, inmejorable por naturaleza, no responde á las necesidades á que por sus obras debía ser aplicado, en razón de que construídas éstas por diferentes concesiones que el Estado otorgó con impremeditada ligereza á distintos particulares que sucesivamente fueron solicitando terrenos para construir muelles, no pueden dar acabado un puerto que siendo el primero del Mediterráneo por su situación y las importantes obras de mejora que en él viene realizando el Estado desde 1867, sería quizá el más solicitado en España al responder todas dichas obras á un plan general moderno, como la experiencia aconseja.

Creo pertinente la junta directiva de esta Cámara de Comercio describir á V. E. la forma en que el puerto está constituido para mejor exposición de su propósito.

Comprende el puerto de Cartagena una extensa y regular dársena, limitada al Norte por el muelle comercial de Alfonso XII, faltó aún de ciertas obras complementarias; al sud por los dos diques rompeolas denominados de Curra y de Navidad; y al oeste por laderas de los cerros de Podadera y Gaferas y la dársena que da acceso al arsenal, y al este por los extensos terrenos cedidos por el Estado á particulares y la pequeña zona ocupada en la actualidad por los edificios y dependencias de la junta de obras del puerto en el comienzo del cerramiento del sur.

Encuéntrense situadas estas concesiones, por el orden siguiente, á partir de la extremidad de levante del muelle del Estado.

1.ª La que en 24 de Febrero de 1871 se hizo á D. Francisco Buergo del muelle y terrenos del Batel, y que fué cedido en 31 de Enero de 1877 á D. Andrés Pedraza.

2.ª La otorgada á dicho señor Pedroño, en 20 de Enero de 1878, adyacente á la anterior y confrontando con el Cerro de la Cruz.

A continuación de estas dos concesiones encuéntrase los muelles que desde muy antiguo explotan los Sres. Rolandi y herederos de Valarino.

3.ª Separado del de los últimos, sólo por la rambla de la Lavandería, sigue el muelle concedido á D. Ignacio Figueroa en 25 de Abril de 1875, que se ha ido complementando con terraplenes que le sirven de embarcaderos provisionales.

4.ª Inmediatamente más al Sur D. Pedro Casciaro consiguió, por R. O. de 9 de Julio de 1880, autorización para ocupar dos extensas parcelas á uno y otro lado de las edificaciones destinadas á dependencias de las obras del puerto, y declaración de preferencia para la concesión del muelle que tenía solicitado por delante de dichas dependencias y para cuando la Junta de obras no las necesitara.

En el corto trayecto que media entre la confrontación del grupo de las repetidas edificaciones y el arranque del dique rompeolas de Curra, no consta haya concesión ni expediente alguno, si bien se dice que lo hubo á favor de D. Juan Casciaro.

Apazando por un momento las consideraciones relativas al tráfico minero, se permite esta Cámara fijar la atención de V. E. sobre el gravísimo error de la administración pública al conceder á particulares toda la costa levante del puerto, cuando poco adelantadas aun las obras comprendidas en el primitivo proyecto de mejora, no podía determinarse definitivamente si esa costa sería necesaria para las demás obras complementarias.

Y tanto es así, que cuando el sitio designado y más atrás aceptado para el emplazamiento de un varadero y un gran dique seco de carena, se propuso al Estado para la ejecución de aquéllos, en vista de la necesidad que se siente de dichas construcciones, si hubiese prevalecido el pensamiento, el Estado hubiese tenido que expropiar los terrenos del Batel en que se proyectaban las obras, terrenos cedidos tiempos antes con impremeditada ligereza al Sr. Buergo.

A más, el Estado al hacer merced de los terrenos de la zona marítimo-terrestre, y otorgar á los concesionarios los beneficios de que en general goza el puerto por virtud de las obras realizadas de dragado y abrigo que proporcionan los rompeolas, ha privado al populoso barrio de Santa Lucía, hoy casi incomunicado con el mar, de las playas y zona marítima tan necesarias á sus embarcaciones pesqueras.

Admira, y nosin fundamento, á las personas que por primera vez examinan el estado actual y distribución de nuestro puerto, el que todo se haya procurado en él para las mercancías generales, cuyo tráfico anual lo constituyen unas cien mil toneladas, y que la administración nada haya previsto, al hacer las graciosas concesiones precitadas, sobre el principal objeto de su tráfico que asciende á seiscientos mil toneladas en minerales, carbones y plomos, siendo éstos precisamente los que más contribuyen á la construcción de las obras de mejora del puerto y los que por la competencia con los de otros puertos y el creciente coste de su producción, necesitan más que cualquier otra mercancía de economías y facilidades.

No era arbitrario deducir que un proyecto de puerto que comprendía la construcción de grandes diques rompeolas que completasen su hoy envidiable seguridad, el dragado general para que los buques pudieran fondear sin dificultad en toda su extensión por calado que tengan y un muelle para uso gratuito del

comercio, exigía también, si había de cumplir todas las necesidades de lo futuro y corresponder á las cantidades invertidas en su construcción, la de un muelle especial apropiado y también gratuito para el tráfico de minerales, carbones y plomos.

Pero no sólo no es así, sino que también se han ido ampliando las concesiones de particulares con cuantas prórrogas, modificaciones y facilidades han solicitado los concesionarios para ejecutar las obras provisionales y dilatar las definitivas de modo que, á pesar de los años transcurridos no han sido aun aquéllas emprendidas.

No menos lamenta esta Cámara, que las condiciones impuestas á los particulares dueños de terrenos al otorgárseles las respectivas concesiones de muelles, sean todas relativas á la manera, detalle y ejecución de las obras de muros y terraplenes, sin imponerles condición alguna respecto al uso de los muelles sobre el cual tienen establecidas tarifas arbitrarias, cuya percepción, unida á la que corresponde por las que rijen para el empleo de los aparatos y medios de descarga, va quitando vigor á la industria minera tan poderosa aquí en otros tiempos.

Quizá parezca dudoso que se infrinja un perjuicio á los mineros por estos hechos referidos, al considerar su resignada actitud; pero nada sin embargo es más cierto, si se tiene presente que los traficantes de minerales que desde el año 1871 vienen satisfaciendo las tarifas impuestas por los propietarios de muelles, no encuentran en los del Estado terrenos capaces para sus faenas, teniendo forzosamente que efectuarlas por aquéllos primeros, y su aparente conformidad quizá está justificada por el temor de que no pudiendo sus reclamaciones vencer el valor legal de aquellas concesiones, los expusieran en cambio á la irritada pesadumbre de los propietarios, que únicos árbitros en las tarifas, las impondrían elevadísimas si conseguían el triunfo.

Esta consideración gratuita, no es sin embargo la principal, y por eso concluye la Cámara que tiene el honor de informar á V. E., asegurando que el actual estado de los muelles es insostenible, injusto y peligroso.

Insostenible, porque la producción de este importante distrito minero es cada día más costosa; la competencia exterior mayor, y las largas exigencias que por todas las operaciones del tráfico pesan sobre esta industria la van aniquilando cada vez más.

Injusto, porque siendo ese tráfico la riqueza principal del país y el que da preponderancia y vida á este puerto, ha sido abandonado por el Estado y entregado sin limitación alguna á merced de la especulación ansiosa de los dueños de los muelles, mientras las demás mercancías gozan de los beneficios de las obras de mejora.

Peligroso, porque si bien esos dueños de muelles han de tener interés en que ese tráfico que alimenta su lucro no disminuya, dentro de esa misma aspiración tienden á que quede á su favor la mayor parte posible del beneficio, oponiéndose pasivamente á ejecutar aquellas obras definitivas que al contemplar los medios de carga y operaciones análogas disminuirían sensiblemente sus ingresos, porque matarían otras industrias anejas que á la vez explotan.

Por lo expuesto la Cámara de comercio de Cartagena, reconociendo que si bien los concesionarios están dentro de la ley, cabe el medio de amparar á los industriales mineros sin perjuicios graves de nadie, tiene el honor de proponer á V. E. que atendiendo su súplica y previas las informaciones que juzgue oportunas, someta al gobierno de S. M. el

proyecto de expropiación de las referidas concesiones, por causa de utilidad pública en la forma y modo que prescriba la ley que toda la zona levante del puerto quede á cargo del Estado que nunca debió cederla, para que éste la destine al uso del tráfico minero, si la construcción de este puerto ha de quedar terminada y cumplir su principal objeto.

Gracia que confía esta Cámara alcanzar de V. E. cuya vida guarde Dios m. a.—Cartagena 28 de Septiembre 1888.—Excelentísimo señor.—El secretario general, Sandalio Alcántud.—El presidente, Joaquín Togores.

## Variedades.

### DOS CARTAS.

«Sr. D. José Fernández Bremón.

Muy señor mío de mi mayor consideración: perplejo me encuentro al empezar esta carta porque no sé si doy un paso fuera de lugar al terciar en esa especie de pugilato de nobleza y patriotismo entablado entre personas tan ilustres como usted y mi querido amigo y compañero Novo y Colson, ocupándose de mi humilde persona con motivo del submarino que lleva mi nombre; pero como las cartas de V., y especialmente la última, contienen no sólo los primeros del escritor insignificante sino aplausos y deferencias hacia mi personalísimas de que tanto ambiciono hacerme digno, creería mostrarme descortés si no le enviase desde aquí el testimonio de mi más profundo agradecimiento.

Vuestrás cartas sobre el submarino son todas bastante expresivas para que mis comentarios puedan mejorar el concepto que los españoles puedan formar por ahora de mi obra, hasta que los hechos vengán á dictar el fallo definitivo que ésta pueda merecer; yo sólo quiero decirle á V. hoy, que su bellísimo artículo *Escuadra submarina*; lejos de haber sido mal interpretado, ha sido leído con verdadero deleite aun por los marinos más celosos de la gloria que el submarino «Peral» ha de reportar á España y á la marina.

Por lo que toca á el *Gimnolo*, no he de ocuparme de él con despecho ni arrogancia, ni tampoco he de sacar al ridículo que merecen sus bazañas que nunca hará, porque esto sería conducirme á lo *Figaro*, y á este periódico ya le han dado su merecido *La Epoca* y nuestro amigo Novo y Colson en *El Liberal*.

Mucho es lo que le debo por la patriótica a par que prudente actitud adoptada por V. en este asunto; pero las frases de mi personal agradecimiento debo dejarlas á un lado para enviarle éste, no en mi nombre, sino en el de nuestra querida patria, por los beneficios que á ella reportará el que hombres de su reconocido mérito tomen la defensa de mi empresa con el noble fin de dar á España la apetecida grandeza de que es digna.

Tocante á profecías sobre el éxito probable de mis pruebas, solo diré á V. que lo tengo por infalible en cuanto son infalibles las leyes más simples y mejor conocidas de la naturaleza, y crea usted que cuando llegue ese día que tanto anhelo, no entrará por pequeña parte en mi alegría el que pueda V. tener la satisfacción de ver confirmadas sus generosas presunciones.

Permítame V. que le llame desde hoy mi querido amigo y le ofrezca mi más distinguida consideración y aprecio.—B. S. M. S. S. S.—Isaac Peral.

Sau Fernando 9 Octubre 1888.

Sr. D. Isaac Peral.

Mi querido amigo: Qué acepto con orgullo este título que V. me ofrece y tanto me honra.