

GACETA MINERA Y COMERCIAL.

SUMARIO.

Sección doctrinal:—El comercio de cabotaje.—Criaderos metalíferos de la sierra de Cartagena.—*Sección oficial.*—*Miscelánea:* Minerales y metales por ferro-carril.—Noticias varias —*Movimiento del Puerto de Cartagena.*—Importación y Exportación.—*Sección Mercantil:* Marcha de los mercados.—Observaciones meteorológicas.—Bolsa.—*Sección de anuncios.*

SECCION DOCTRINAL.

EL COMERCIO DE CABOTAJE.

Las remesas de géneros por mar, de un punto á otro de la costa ofrecen una serie de trabas, dificultades, gastos y pérdida de tiempo en nuestras aduanas que convendría á todo trance hacer desaparecer en beneficio del desarrollo y prosperidad de la marina entera, hoy tan abatida, tan limitada en sus productos y tan mal parada en su lucha con las empresas de ferro-carriles.

Para enviar una mercancía por tierra desde Cartagena á Alicante basta con presentarla en la estación de ferro-carril, llenar allí mismo una declaración en la que se dice de cualquier modo la clase de género de que consta y el número de bultos, llevarla al peso que presencia el factor, y enseguida recibir el *talón*. No ha sido necesario papel sellado ni intervención fiscal, ni otra formalidad oficial de ninguna clase, esceptuando muy contados artículos cuya circulación interior necesita guía.

Veamos ahora qué es necesario para llevar á efecto este mismo envío por mar.

En primer término, la factura y guía se han de hacer en papel sellado que cuesta ochenta y cinco céntimos de peseta, y no se pueden hacer en la Aduana consultando gratuitamente á los empleados para la aclaración de cualquier duda, como en el ferro-carril sucede, sino que hay que comprar el papel en la mesa correspondiente, y volver á casa á llenar la factura sin poder consultar á los que han de censurarla y exponiéndose á una multa y

á un trastorno en el negocio si se padeciese cualquier error.

No basta con espresar los nombres genéricos de las mercancías, hay que especificarlas conforme á las nomenclaturas oficiales, hay que señalar cuales son géneros extranjeros y cuales del país, hay que decir, no solamente el peso bruto de los géneros, sino también el peso neto, y no hay allí costumbre de pesar como en el ferro-carril, para sin responsabilidad ninguna conocer la cantidad de kilogramos que se han de fijar en la declaración; hay que decir el valor de los géneros, y el importe del flete convenido, y es preciso que todo vaya de tal modo en su conjunto y en sus detalles que la escrupulosa, meticulosa y fastidiosa Administración nada tenga que objetar, so pena de multa, detención del género y otros perjuicios, si el tiempo apremia y el buque se marcha ó se cierran las oficinas.

Presentada la factura en el negociado, lo cual no puede hacerse antes de las nueve de la mañana, si al empleado no le ha ocurrido cualquier urgencia que haya podido obligarle á ir más tarde, toma nota el negociado, de allí hay que pasar á la mesa del Vista que tiene á su cargo el cabotaje, de allí á la mesa del Interventor, de aquí al muelle, á la oficina de Carabineros, y últimamente al carabinero del punto por donde se ha de efectuar la carga; y si las cosas se llevan á derechas, hay que esperar á que el Vista del muelle venga á contar y examinar los géneros para autorizar el acto de embarque. A todo esto añádanse las formalidades á llenar para la exacción del arbitrio de Obras de Puerto, que por lo menos son dos diligencias: la presentación y toma de razón de la *factura* y la liquidación y pago del impuesto.

Aun suponiendo que todos los empleados se hallen en su puesto, y que solamente tuviesen que despachar la factura de que se trate, las idas y venidas y el tiempo necesario á los empleados mismos para examinar el documento, tomar sus notas y llenar en él el requisito que se les pide, representa hora y media. Si, como es natural, cada uno de los funcionarios entretiene algo por atender á otras operaciones pendientes, ó por no estar en su puesto, puede considerarse á cuantas demoras se presta esta operación.

El despacho de los buques presenta igual serie de dificultades. Las operaciones de carga y descarga se pueden verificar de sol á sol; pero al entrar en la práctica esta disposición sufre una modificación radical, porque la Administración no tiene abiertas sus oficinas más que de nueve de la mañana á tres de la tarde, y de este modo un buque que entra en el puerto á las tres de la tarde, cuando no le queda tiempo de llenar en las oficinas los

