

GACETA MINERA

COMERCIAL

SUMARIO

Sección doctrinal. — Riquezas inexplotadas en España. — *Sección oficial.* — Boletín oficial de la provincia: Registros. Subasta. — *Miscelánea.* — Los minerales de Linares. — Los paquetes postales en la península. — Producción de cobre en el Mundo. — Compañía minera y metalurgia del Horeajo. — *Movimiento del puerto de Cartagena:* Entrada y salida de buques. — *Sección Mercantil.* — Marcha de los mercados. — *Observaciones meteorológicas.* — *Bolsa.* — *Sección de anuncios.*

SECCIÓN DOCTRINAL

RIQUEZAS INEXPLORADAS
EN ESPAÑA

MINAS DE HIERRO DE CELRÁ

III

Dejamos sentado en el artículo anterior que no basta que una mina de hierro sea buena, excelente, si se quiere, para que constituya negocio; si se halla á gran distancia del mar ó las condiciones de arrastre son dificultosas, será un capital muerto y cuanto en ella se gaste dinero perdido, porque en el negocio de minerales de hierro, á causa de su escaso valor, hay que medirlo por céntimos, si no se quiere correr inminente riesgo de sufrir un desencanto.

Somorrostro debe gran parte de su nombradía á la situación que ocupa; sus ricos minerales están próximos al mar, su explotación está montada con tales adelantos que asombra y el puerto de Bilbao es de los más próximos á las regiones fabriles más importantes. Por eso no existe competencia posible con sus hierros, ni en calidad, ni en baratura y facilidades de transporte, y por eso allí los dueños ó explotadores de las minas ganan cantidades fabulosas, que han hecho la fortuna de muchas familias y de no pocas empresas.

No aseguramos que en las minas de Celrá se obtengan beneficios tan extraordinarios, pero si creemos pueden ser de gran cuantía, y vamos á demostrarlo reseñando su situación y explicando la manera de explotarlas.

Está Celrá situada en la línea del ferrocarril á Francia y á una hora de Gerona, enlazada, hoy con San Feliu de Guixols por una bien construida línea férrea. De las minas al ferrocarril de

Francia sólo hay dos kilómetros escasos: suponemos que con todo su desarrollo requiera una línea auxiliar de tres kilómetros, si no se opta por un tranvía aéreo, de menor costo y más sencilla construcción. Dista Celrá de la frontera francesa 58 kilómetros y como las líneas francesas transportan estos minerales á 2 1/2 céntimos por tonelada y kilómetro, tendríamos que aun cargando la de España 3 1/2 céntimos, resultaría el mineral en las fábricas francesas á precio conveniente. Supongamos el costo del mineral puesto en Celrá sobre vagón á pesetas 6'50, tipo que aun podría rebajarse algo; saldría en la frontera á 1'93, más 0'20 del traslado, segun tarifa general, al vagón francés, saldría en la frontera á pesetas 3'63, y aunque la fábrica diste 300 kilómetros, sea 7'50 por transporte, resultaría al pie de fábrica á 16'13 pesetas cuando el de Somorrostro no les baja de 19 á 20 pesetas.

Si prescindiendo de las fábricas francesas, se buscan otros mercados, tambien resulta conveniente su explotación. Varias son las soluciones que pueden adoptarse y que vamos á detallar.

Conducir esos minerales á Malgrat, 60 kilómetros, cuya rada reúne buenas condiciones para el embarque y su playa extensión más que suficiente para instalar grandes depósitos; el embarque se efectuará: ó por barcas, como en Portman y Garrucha, ó por un embarcadero de fácil construcción. El cálculo sería en este caso: precio en el vagón, 6'50; transporte á Malgrat, 2'10; depósito y embarque 0'75; total, 8'85 puesto á bordo. Mas la dificultad para algunos estribaría en el flete de ese mineral hasta los puntos consumidores y debemos desvanecer esa objeción antes de presentar las otras soluciones.

No puede negarse que Bilbao, por ejemplo, está más cerca de Inglaterra, Bélgica y Alemania para llevar sus minerales, pero en cambio, aquí estamos á muchísima menor distancia de todos los centros fabriles de la cuenca mediterránea, Francia, Italia y aún Griesle y otros puntos del Adriático, á los que irían los minerales á fletes mucho más módicos que desde Bilbao y otros puertos, sin apreciar la mayor facilidad de la navegación en el Mediterráneo.

Empero, establezcamos la comparación con esos mismos mercados del Norte de Europa, y aún así no resultará mucho peor librada. Barcelona y Tarragona importan anualmente cerca de un millón de toneladas de carbon inglés, algodones de Levante, y trigos y otras mercaderías de importancia; todos los buques que conducen esas mercaderías carecen de retorno y, ó vuelven en lastre, que es lo más frecuente, ó buscan en Cartagena, Almería, Huelva y aún Bilbao carga