

## 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 metalúrgica 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 INEXPLOTADAS  
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 explotarlos.

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 barcazas, 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 Friesle 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

