

# GACETA MINERA Y COMERCIAL

## SUMARIO

*Sección doctrinal:* Marina mercante.—Un modelo para España.—Apuntes sobre los yacimientos de plomo de la mancha triásica del N. de la provincia de Valencia y S. de la de Castellón.—*Sección oficial:* Boletín oficial de la provincia de Murcia: Tres por ciento del producto bruto.—Boletín oficial de la provincia de Jaen: Registros mineros.—Resolución de un expediente.—*Miscelánea:* El sindicato minero en Madrid.—Pago en oro.—Junta de Fundidores.—Banco de Cartagena.—Broken Hill.—Las letras de cambio.—Noticias varias.—*Movimiento del puerto de Cartagena:* Importación y Exportación.—*Sección mercantil:* Marcha de los mercados.—Semanas meteorológica y financiera.—*Anuncios*

## SECCION DOCTRINAL

### Marina Mercante

Coincidiendo en un todo con nuestro modo de ver en lo referente á la construcción naval española y abanderamiento de buques, la *Compañía Cartagenera de Navegación* acaba de publicar un opúsculo en que, después de copiar las exposiciones dirigidas con tal objeto al Ministro del ramo, (dadas á conocer oportunamente en este semanario) inserta la negativa alcanzada para sus razonadas y justas pretensiones

En su deseo de colaborar en la obra que se impone, si además de la vergüenza que produce el que pabellón extranjero cubra nuestro nombre, no queremos perezca lo poco que de construcción naval nos queda, propone medios gacetales para que el ministro pueda resolver en breve tan anómala situación concluyendo su notable folleto con los siguientes y expresivos datos:

Al crearse la *Compañía Cartagenera de Navegación* su Consejo de Administración con el plausible deseo de que sus vapores fuesen de construcción española, hizo poderosos esfuerzos para conseguirlo; pero sin resultado no sólo por el alto precio sino por el largo tiempo de entrega que los Astilleros españoles fijaron. Hubo de resignarse y los dos primeros vapores de dicha empresa fueron construidos en Escocia.

Cuando se necesitó encargar la construcción del tercer vapor, contando entonces dicha *Compañía* con más tiempo para poder esperar, su entonces dignísimo Presidente el general Cervera, tuvo el empeño personal, en lo cual fué secundado por todo el Consejo de Administración, de que el vapor se construyese en España.

Se facilitaron á los constructores las especificaciones detalladas de casco y máquina y los planos que habían servido para la construcción de los primeros vapores, celebrando el general Cervera algunas entrevistas con los constructores, en su anhelo de facilitar todos los medios posibles para conseguir el patriótico deseo que á todos animaba; pero todo fué inútil, la

*Compañía* tuvo que contratar en Escocia, su tercer vapor.

La razón que indujo á la *Compañía Cartagenera de Navegación* para adquirir su vapor en el extranjero, la demuestra las siguientes cifras:

Precio más bajo (hubo Astillero que pidió ptas. 995.000) pedido por Astillero español. . . . .	ptas 950.000
Precio del astillero escocés que construyó el barco L. 20.250 — I — que costaron. . . . .	ptas. 687.655'50
Gastos de abanderamiento (si se hubiese abanderado en España, está abanderado extranjero). . . . .	ptas. 40.000
	727.655'50
<i>Diferencia</i> . . . . .	ptas. 222.344'50

Es decir, que la *Compañía Cartagenera de Navegación*, para hacer construir su vapor en España, habría tenido que pagar al constructor español (que goza de una prima de ptas. 75 por tonelada y franquicia arancelaria) la friolera de aproximadamente un 31 ojo más de lo que le ha costado en el extranjero, suponiendo que lo hubiere abanderado en España; pero como lo ha abanderado extranjero, le ha costado un 36 ojo menos.

Con esos datos desafiamos á quien quiera que sea, que diga si el Armador español, puede construir en España y si, aplicando sus barcos á la navegación de altura, debe ponerlos bajo pabellón español.

¿Es patriota, tiene sentido práctico una legislación que nos ha llevado á tal estado y nos obliga á exponer datos como los anteriores? ¿A quién se protege con semejante legislación? A nadie, y en cambio se arruina á la marina mercante.

Enhorabuena que el Estado proteja á la naciente construcción naval. Es más, creemos que la protección á esa industria es necesaria, pues ella es una de las bases principales en que ha de descansar nuestro poderío naval militar; pero, por Dios, que esa protección no se dispense á costa de la existencia de la marina mercante española, que siempre será más necesaria para el fomento de la marina de guerra que la misma industria de construcción naval »

## UN MODELO PARA ESPAÑA

(CARTAS ALEMANAS)

(CONTINUACIÓN)

**La gran Metalurgia.**—La historia futura de la actividad humana registrará, seguramente, como uno de los hechos más culminantes de nuestros días, la organización de los grandes establecimientos metalúrgicos, y, en primer término, de los hornos altos para la producción del metal hierro en bruto.

El desenvolvimiento general de tal renglón de la industria y la parte que dentro de él toca á Alemania, puede apreciarse desde luego con el exámen del siguiente cuadro, el cual pone de manifiesto la producción universal de lingote de hierro, de todas clases, en el curso de los últimos treinta años:

