AÑO XXII CARTAGENA 15 NOVIEMBRE 1904 NUM. 1126

ARCHIVO MUNICIPAL CARTAGENA

GACETA MINERA
Y
COMERCIAL

SUMARIO

Sección doctrinal: Graduador mecánico en los muelles de Cartagena —Minas en Almería.—*Sección oficial*: Boletín oficial de la provincia de Murcia.—Operaciones facultativas.—Registros mineros.—Boletín oficial de la provincia de Jaen: Títulos de minas.—Espedientes caducadados — Registros mineros — Espedientes fenecidos.—*Miscelánea*: Esterilización de las esponjas.—La Estadística minera y metalúrgica de Suecia en 1903.—Elementos de Química analítica.—Nuevo explosivo.—Electricidad en una tahona.—La producción de azucar.—Copelas «Morganita».—Noticia varia.— Banco de Cartagena.—*Movimiento del puerto de Cartagena*: Importación y Exportación—*Sección mercantil*: Marcha de los mercados — Semanas meteorológica y financiera.—*Anuncios*.

SECCION DOCTRINAL

CARGADOR MECANICO

EN LOS MUELLES DE CARTAGENA

Mucho tiempo hace que en este puerto se siente la necesidad de abaratar la carga y descarga de buques, empleando al efecto aparatos mecánicos al uso en los grandes puertos comerciales.

Iniciada la idea en la Junta de Obras de este Puerto, acogióla ésta con cariño; y, al efecto, hizo que uno de sus ingenieros, D. José Serrano, visitara los que en la península hállanse en función, viaje que realizó al poco tiempo y del cual, con sus impresiones y detalles, dimos conocimiento en este mismo periódico número 1.069 correspondiente al día 13 de Octubre de 1903.

Encargado dicho señor Serrano de estudiar el anteproyecto de un cargador potente para nuestro puerto, en la semana última hemos tenido ocasión de examinar la Memoria, planos y presupuesto á tal anteproyecto referentes, y debemos declarar en honor de su autor y del señor D. Félix Martínez, Ingeniero director de este Puerto, que en tal obra ha tenido que colaborar por traslado á Castellón del señor Serrano, que en calidad de ante proyecto, es una obra vasta y meritoria, cualquiera que sea la finalidad que alcance. Se han tenido muy en cuenta circunstancias locales, costumbres, etc. para formular un dictamen que abraza tres soluciones, las cuales nos proponemos dar á conocer, pues á más de ser importante y de trascendencia el propósito, si alcanza realidad, contribuirá de modo notable al alivio de la crisis minera que nos aflige, reduciendo el coste de embarque de minerales y metales y el desembarque de carbones, á un tercio de lo que actualmente cuesta.

Yá comprenderá el lector que no cabe en nuestro propósito otra intención que llevar á su conocimiento una idea de lo que se proyecta. Después de todo, el caso está por discutir, la Junta ha de informar y la superioridad resolver: camino sobrado para que, con la tramitación española y la de Obras públicas sobre todo, nos olvidemos de la obra que hoy nos ocupa, si és que algo de ella queda al final.

Y dicho lo que precede entremos de lleno en materia.

El proyecto se basa en una exportación anual de 600 000 toneladas de minerales y plomos y una importación de 70.000 toneladas de carbones. Es, próximamente, el tráfico actual.

Como punto de partida, y con cualquiera de las soluciones, se acepta la necesidad de quitar el varadero de embarcaciones menores que al levante del muelle Alfonso XII se sitúa, para construirlo en Santa Lucía entre los muelles llamados de Valarino y Rolandi. El tren de limpia habrá que situarlo en el Espalmador.

La **primera solución** que se propone, consiste en construir un espigón que adosado al muelle de Alfonso XII penetre en el agua, con 200 metros longitud y 70 de ancho.

Para atender á la especialidad que en este puerto concurre en el tráfico de minerales de hierro y que consiste en combinar la calidad de un cargamento á medida que se estiva, se proyectan unas explanadas en la parte superior del cargadero; se hará entonces la clasificación al llenar las tolvas ó depósitos de carga, sin perjuicio de existír otros para los minerales homogéneos, cuales son los no procedentes de esta sierra, cuya cabida alcanzará á 55.200 toneladas. Si las explanadas se suprimiesen, ya la cabida de depósitos alcanzaría á 76.000 toneladas.

La carga de minerales se habría de realizar por cuatro potentes grúas. Dos de 20 y dos de 25 toneladas equivalentes á 4000 toneladas de potencia de embarque en 10 horas. Estas grúas tendrían un radio de 14 metros, maniobrando sobre vía de 9 metros.

Para la descarga de carbón, habrían de emplearse 4 grúas de cuatro toneladas equivalentes á 1.200 toneladas de descarga en un día.

Se emplearían cabrestantes eléctricos para el removido de wagones. Los electromotores de las grúas sumarían 84 caballos de fuerza. Se toma por base para suministro de fluido la producción Ahlemeyer que existe en plaza.

El presupuesto, detallado en todas sus más insignificantes partes, arroja, en resumen, las siguientes cantidades:

	CON *Explanadas*	SIN *Explanadas*
Vías férreas, incluso de grúas	350.052'99	354.452'99
Obras metálicas.	451.837 50	686.737'50
Construcción del depósito. .	491.879'57	537.836'88
Espigón	728.640'45	728 640'45
Aparatos para la carga y cabrestantes para removido de wagones.	848 820 00	848 820'00
Supresion del Varadero. . .	99.876'58	99.876'58
Construcción del nuevo id. .	46.000'00	46.000'00
Vía para el material flotante de las Obras del Puerto. .	6 047'00	6.047'00
	3 023.154 09	3.308 411'40