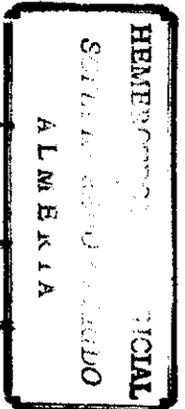


ALMERIA MINERA

ÓRGANO OFICIAL DEL CÍRCULO MINERO Y MERCANTIL DE ALMERÍA

Se publica los días 6, 14, 22 y 30 de cada mes.

| PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN: | Toda la correspondencia á las oficinas del periódico PASEO DEL PRÍNCIPE, 24. | PRECIO DE ANUNCIOS: |
|---|--|--|
| Almería, un trimestre. 3 pesetas. Provincias de España id. 3 id. Extranjero, un año 15 francos. | | En el texto, línea. 0'50 peseta En la cubierta id. 0'10 id. Los anuncios extranjeros se pagarán en francos. Comunicados y reclamos, á precios convencionales. |



ALGO SOBRE LA MANIPULACIÓN Y EL TRANSPORTE DE MINERALES DE HIERRO.

Cuando, tanto los mineros propiamente dicho como los exportadores de minerales, cuyos verdaderos intereses son iguales, se alarman con justa razón del movimiento uniforme y continuo de la baja de los cambios, circunstancia que dificulta la explotación de la mayor parte de las minas de nuestra provincia y que, de seguirse, imposibilitará en absoluto el trabajo de aquellas que se encuentran en condiciones menos favorables, no estará demás llamar la benévola atención de nuestros lectores sobre los medios que en otros países se emplean para facilitar la exportación de los minerales.

A este fin, extractamos de la acreditada Revista técnica de Londres, *Engineering*, una descripción muy interesante hecha por Mr. E. B. Taylor, Inspector general del Tráfico de las líneas férreas de Pensylvania (Estados-Unidos) de los procedimientos usados para el arrastre de los productos de las minas de hierro del Lago Superior á los hornos de fundición.

Según Mr. Taylor, de las minas referidas se extraen las dos terceras partes de la producción total de los Estados Unidos; la primera de ellas fué descubierta en 1845, pero hasta el año 1879 tan sólo 11.580.072 toneladas habían sido arrancadas, total algo inferior á la producción anual de ahora.

La distancia de las minas á los puertos donde se embarca la mayor parte del mineral varía de 18 á 100 kilómetros. Los wagones en los cuales se efectúa el transporte cargan, en general, de 20 á 30 toneladas cada uno, habiendo desaparecido casi por completo el antiguo material de cuatro ruedas, debido, principalmente, al empleo de vapores de gran porte y de la exigencia de que éstos se despachen en el mismo tiempo que invertían los buques de antes, de dimensiones mucho menores.

Gran número de los vapores modernos tienen cabida para más de 7.000 toneladas, con un calado que no pasa de 17 y 1/2 pies.

El embarque se hace por medio de torbas

adaptadas á muelles en alto, y se asegura que, de esta manera, hasta 980 toneladas de mineral han sido cargadas en 4 3/4 minutos, contando aparte el tiempo empleado en la estiva.

Para las maniobras de los grandes wagones son necesarias locomotoras de mucho peso, razón por la cual se usan generalmente máquinas de 92 toneladas del tipo «Consolidación»

Se han hecho grandes esfuerzos para reducir el costo del arrastre desde las minas hasta los puertos de embarque, y con tal éxito, que el precio actual es solamente la décima parte de lo que fué hace 30 años; lo prueba el hecho de que, mientras que en 1.877 el transporte de una tonelada desde Escanaba á los puertos del Lago Eric costaba 4 1/4 dollars, equivalentes, á la par, á unas 21 ptas. 25 céntimos de nuestra moneda, los contratos de arrastres se hacen ahora al precio de 45 y aún de 40 céntimos de dollar, ó sean 2 ptas. 25 ó 2 ptas de moneda española.

Máquinas especiales que manipulan el mineral con mucha economía y prontitud han sido establecidas para descargarlo de los buques en los puertos de destino, y, para conducirlo de los muelles receptores á los hornos, disposiciones de igual eficacia han sido tomadas; la C^{ia} ferroviaria de Pensylvania, por ejemplo, ha construido wagones especiales de acero que se vacían automáticamente y son capaces de transportar el enorme peso de 115.000 libras, ó sean unas 60 toneladas, cada uno; para arrastrar dichos wagones, locomotoras gigantescas han sido puestas en servicio; la mayor de ellas, perteneciente á la Línea «Unión», no pesa menos de 160 toneladas.

Hemos corrido el puente del Salado pero ¿cuanto nos queda que hacer todavía!...

WALTER MAC-LELLAN Y ALDRICH.

The Soria mining company Ltd.

En el diario inglés The Newcastle Daily Chronicle aparece un largo artículo ocupán-