

minerales de azufre del coto Hellín, en el que se hacen grandes gastos para conseguir una explotación económica en forma tal, que pueda luchar en los mercados nacionales y extranjeros con los azufres que en comarcas más ricas se obtienen con poco coste...”.

Los gastos de producción fueron siempre el talón de Aquiles del negocio azufrero local, dadas las cortas remuneraciones del mineral. Por ello, no son de extrañar ciertas irregularidades en sus relaciones con la Administración de Contribuciones: “...cumplenos manifestarle —consignarán en 1906 (44)— que el precio asignado al quintal métrico de azufre en piedra es el que legítimamente le corresponde, pues la riqueza del mineral es pequeña, como en esa Jefatura no se ignora; y tanto los salarios de los mineros como la extracción a causa de las aguas de la mina, y sobre todo el consumo de combustible necesario para la fusión y obtención del azufre en partes, determinan un gasto exorbitante, que hace imposible se señale mayor valor al mineral, conceptuando algunos meses excesivo el que se fija. / Rogando a esa Jefatura tome nota de cuanto exponemos, seguros como estamos de que, dada su competencia, comprenderán la verdad de nuestro aserto, suplicamos se de traslado, con su informe que esperamos sea favorable, a la citada Dirección General de Contribuciones...”.

Con el mismo sentido de reducción de costes se terminaría en 1904 la construcción de un ferrocarril que unía sus fábricas y minas a la línea Madrid-Cartagena (45). Mejora a la que no tardaron en unirse nuevos elementos de laboreo y fusión, dando por resultado la obtención de excelentes rendimientos (46). Entre los nuevos recursos disponibles hay que destacar la instalación de una central eléctrica de 600 caballos de fuerza, utilizando un salto de agua en el río Mundo, el empleo de socavadores neumáticos (47), la centralización del desagüe, la ampliación del campo explotable (48) y la mejora de los procedimientos de extracción y de los transportes internos por medio de jaulas guiadas y vagones (49).

A pesar de estos progresos la competencia que siguió a la guerra europea, especialmente la norteamericana, dió al traste con la sociedad. Las minas fueron vendidas en pública subasta, siendo adquiridas por el Banco de Cartagena y algunos particulares que constituyeron a tal efecto la compañía “Coto Minero de Hellín” (50).

(44) AJPM, LREC. Años 1904-1908, fol. 227. Vid. en el mismo sentido LRSC. Años 1902-1905, fols., 85-86.

(45) Gaceta Minera y Comercial (Cartagena), 6-XII-1904, p. 396. Su longitud era de 3.600 metros, con un ancho de vía de 0,60. Contaba para el servicio con dos locomotoras de 20 caballos de fuerza y seis vagones para transportar cinco toneladas. Cfr. AJPM, LREC. Años 1914-1922, fol. 541.

(46) CONSEJO DE MINERÍA: *Estadística minera de España. Año 1911*. Tipografía Artística. Madrid, 1913, p. 78.

(47) CONSEJO DE MINERÍA: *Estadística minera de España. Año 1912*. Imp. A. de Angel Alcoy. Madrid (s.a.), p. 75. Vid. en el mismo sentido AJPM, LREC. Años 1908-1912, fol. 288.

(48) CONSEJO DE MINERÍA: *Estadística minera de España. Año 1914*. Imp. A. de Angel Alcoy. Madrid (s.a.), ps. 73-74.

(49) CONSEJO DE MINERÍA: *Estadística minera de España. Año 1920...*, p. 82.

(50) MESEGUER PARDO, J.: Op. cit., p. 63.