

AÑO XXI.—NÚM. 6160

22 DE DICIEMBRE DE 1881.

REDACCION, MAYOR 24.

EL ECO DE CARTAGENA

Jueves 22 de Diciembre de 1881.

CARTAGENA Y EL SR. GALDO.

En el discurso, profundo como todos los suyos, que el Excelentísimo Sr. D. Manuel M. José de Galdo, pronunció en el Senado el viernes último, combatiendo por el presupuesto de Fomento en lo que á la enseñanza se refiere; y con motivo de haberle llamado la atención otro Sr. Senador, sobre la importancia que aquella alcanza en esta ciudad, hizo el ilustre catedrático de San Isidro, un paréntesis, en el cual vertió las siguientes frases que copiamos del extracto de la Gaceta, por juzgar que han de ser acogidas con verdadero reconocimiento por nuestros lectores.

«Cartagena, dijo, es una población poco conocida en España en su modo de ser: no tiene grandes locales para la enseñanza pública, pero no es imputable á la población ni á su administración, sino al estrecho círculo de su muralla que la aprisiona; pero hace lo que puede y con decir que los maestros de Cartagena proclaman que son las personas más consideradas por todos los Ayuntamientos sin excepción, basta y sobra para hacer el elogio de esa población que tiene otro título más al reconocimiento general y es la manera como ejerce la beneficencia.

Hay un Hospital en Cartagena que es modelo entre todos los del mundo. Se ufanan los ingleses y los alemanes presentándonos esos modelos y yo tengo el gusto de decir en el Senado español, que difícilmente habrá ni mejor ni más brillantemente administrado, que el Hospital de Cartagena, que vive de la limosna de los particulares. Los más altos dignatarios, los hombres que guardan en sus arcas millones de pesetas, tienen á honra salir por la mañana y pasar por la plaza con cesto de cuero, que así lo instituyó su fundador que fué un soldado de Marina, demandando la limosna para sostener ese establecimiento, que todo el mundo entrega con amor y con cariño. Por esta razón creo que Cartagena merece los más altos plácemes. Yo he estado allí, he examinado sus escuelas y he visto que hace cuanto puede y más. No hace locales porque no hay donde.

Dejo esta digresión, no sin dar gracias al Sr. Presidente porque me ha dejado hacer este paréntesis por exhuberancia de mi corazón, que bueno es que ya que diga algo malo de España por el atraso en que se halla, también he de decir lo que hay en adelantos digno de elogio.»

No sabemos como, ni tenemos medios adecuados para expresar la in-

mensa gratitud que siente nuestra alma hacia el Sr. Galdo, incansable defensor del progreso y desarrollo de la enseñanza en España, por las frases que ántes trascribimos de su discurso, en el cual se ocupa de Cartagena en la forma que han visto nuestros lectores.

Puede desde luego contar con nuestro eterno reconocimiento y el de la población en masa, sintiendo no conocer el nombre del Sr. Senador, cuya interrupción le dió motivo para exponer á la consideración del país, los títulos, los legítimos títulos de gloria que puede con orgullo ostentar Cartagena: la enseñanza desarrollada y los maestros retribuidos como en ningún otro pueblo quizás de España y su Hospital de Caridad, único en el mundo, así como su Casa de Misericordia, verdadero palacio de los pobres.

NOGUERA PALLARES.

—o—

(Conclusión.)

II.

Respecto al ferro carril directo de Paris á Madrid, del cual el gobierno español, sin el concurso del francés, ha determinado recientemente la dirección, y á propósito del cual, sin embargo, es necesario que haya inteligencia entre España y Francia, M. de Planet hizo observar que el sentido de este concierto obligatorio es tanto más importante, cuanto que de él depende el éxito del ferro carril de San Giron á Lérida, y en su consecuencia la prosperidad de Tolosa y, por este motivo, dió conocimiento á la Cámara de las noticias siguientes:

El 2 de Julio de 1870 las Cortes españolas votaron una Ley, cuyo artículo 2.º, interpretado por un artículo único de otra Ley de 30 de Marzo de 1876, concedía á la línea de «Baides á Castejon,» ó bien á una villa vecina de aquella, una subvención de una cuarta parte de los gastos totales, con la condición, sin embargo, de que esta cuarta parte no pasase de 60.000 pesetas por kilómetro, y el art. 5.º de la primera de dichas leyes, concedía al ferro-carril que atravesara los pirineos centrales una subvención que se fijaría ulteriormente después de los estudios.

Ahora bien, una compañía que tiene ya suscritas las tres cuartas partes de las acciones por una potente asociación financiera, pide hoy la concesión del ferro-carril de «Baides á Castejon,» renunciando á la subvención más arriba indicada «á favor del establecimiento inmediato» del ferro-carril entre «Huesca» y la estación de «Salvatierra,» cuya estación pertenecería á otra línea, de la que la «misma compañía,» solicitó igualmente idéntica concesión, línea que uniría Castejon á la frontera francesa, pasando por «Sanguesa, Sigués y

después por Salvatierra y Roncal;» y por último atravesaría un túnel de 4.200 metros de longitud, bajo el monte de Urdaité, colocado frente á Santa Eufracia, entre el valle del «Esca ó del Roncal, y el de Saison ó de Mauleon, todo sin subvención del Estado, es decir, dejando la subvención del artículo 5.º de la Ley de 2 de Julio de 1870 á otra línea que atravesase los pirineos centrales: «el ferro-carril de San Giron á Lérida.»

De manera que si el trazado del ferro-carril directo de Paris á Madrid, por el Aragon, siguiendo la dirección de Mauleon y Roncal, estuviese adoptado por España y por Francia, «no solamente la travesía de los pirineos estaría absolutamente asegurada entre Paris y Madrid, si que también entre San Giron y Lérida,» porque la subvención del art. 5.º de la ley de 2 de Julio de 1870, acaba de ser establecida por el gobierno español con el pago por entero de la mitad del túnel desde la frontera, y de 60 mil pesetas por kilómetro desde dicha frontera al origen español de la línea.

La cantidad de la subvención bastaría para asegurar la pronta construcción del ferro-carril de S. Giron á Lérida, mientras que la construcción de un ferro carril por el «Somport» absorbería por sí sola todos los recursos de que puede disponer hoy día el gobierno español, y le llevaría á responder «que no hay lugar» á la demanda de construcción de la línea tan vivamente y con tan justas razones reclamada á la vez por los catalanes, los intereses de Tolosa y los de la Francia entera; en una palabra á la demanda de construcción del ferro-carril de San Giron á Lérida.

El gobierno español, hizo observar M. de Planet, tendría por otra parte el mayor interés en aceptar el trazado por Mauleon y Roncal, porque no dañaría en nada los intereses de Aragon, y daría completa satisfacción á Cataluña, pues resulta que:

1.º Entre España y Paris los trayectos son algo más cortos pasando por Mauleon y Roncal, que pasando por el Somport.

2.º Que el trayecto de Paris á Madrid por Mauleon y Roncal, es más corto en 177 kilómetros medidos en plano, y en 300 kilómetros virtuales que por el ferro-carril del Norte; ó bien en 122 kilómetros en plano y 300 kilómetros virtuales más corto que por el Somport, de manera que la línea por Mauleon y Roncal, aportaría ventajas considerables á Madrid y á todas las regiones colocadas más allá de Madrid, como á todas las que beneficia el ramal de Castejon á Logroño, por una nueva parte de la línea de Pamplona á Zaragoza, y por último á todas las del ferro-carril de Baides á Castejon, ó sea sobre una longitud de 336 kiló-

metros, sin contar el valle del Rio-Aragon, y los pueblos que en él se encuentran.

3.º Otra consideración importante milita además en favor de la solución por el Roncal y Mauleon.

En efecto, si en Francia los gastos de primera construcción por el Roncal serian inferiores en más de 10 millones á los gastos que ocasionaría la solución por el Somport, es ta misma línea del Roncal dando, por sí sola, todos los beneficios que podría apetecer por los dos ferro-carriles de los Alduides y Somport unidos, y obligando este último paso del Somport á establecer ulteriormente el de los Alduides, para reducir el trayecto de Paris á Madrid al mínimum que daría la línea del Roncal, resulta que cada uno de los dos estados ganaría 30 millones construyendo hoy la línea por Mauleon y Roncal.

La Cámara, aceptando las conclusiones de su relator, se pronuncia, con toda la energía que prestan con vicciones justificadas por altas consideraciones de interés general, contra el proyecto de ferro carril por el «Canfranc y el Somport,» ella empleará cuantos medios estén á su alcance para obtener del Sr. Ministro de Obras públicas que el gobierno francés dé una negativa absoluta á toda proposición del gobierno español que sea en el sentido de esta última solución. Ella insistirá con no menor energía cerca del Sr. Ministro para que en la necesidad imprescindible de intervenir entre los dos gobiernos el francés pida:

1.º La construcción simultánea del ferro-carril de San Giron á Lérida, absolutamente necesario á la región tolosina, en la que la mayoría del comercio se relaciona con España, y que reduciría de 608 á 304 kilómetros la distancia de Tolosa á Lérida, centro de su mercado español.

2.º La construcción del ferro-carril de Paris á Madrid por Aragon pasando por Pau, Oloron, los valles de Vert y los de Mauleon y Roncal, así como de un tronco desde Salvatierra á Huesca y Zaragoza, á fin de obtener con estas nuevas líneas una menor distancia de 161 kilómetros entre Tolosa y Madrid y las provincias situadas más allá, así como otra de 250 kilómetros entre Tolosa y el centro de Aragon.

MARINA.

—o—

Resoluciones tomadas por este Ministerio.

Se desestima la instancia del teniente de navio D. Manuel de Quevedo que pedía la mejora de recompensa; id. id. la del teniente de navio graduado D. Herminio Ravasa.