

SE SUSCRIBE.

Cartagena despacho de D. Liberato Montella. En provincias, corresponsales de A. Saavedra.

# EL ECO DE CARTAGENA

PRECIOS

Cartagena un mes 2 pesetas trimestre 6 id. Provincias 7-50. Anuncios y comunicados á precios convencionales.

AÑO XXI.—NÚM. 6159

21 DE DICIEMBRE DE 1881.

REDACCION, MAYOR 24.

## EL ECO DE CARTAGENA

Miércoles 21 de Diciembre de 1881.

### LA CUESTION SEMPITERNA.

El «Eco de Murcia» del día 31 de Julio de este año dijo que habia en Cartagena «un apreciable periodista, que en hablando del obispo, de la catedral y del derruido palacio episcopal que aquí existe, se le iban los estribos.» El mismo periódico en su número del 16 del actual, contrastando al Eco y al «Diario de Avisos de Cartagena» sobre el tan debatido tema de la Catedralidad y del obispado dice ahora: «creyendo de buena fé que nuestros vecinos entrarían en el terreno que les presentamos, habíamos tomado algunos apuntes para tener la honra de medirnos con una bien cortada pluma cartagenera, que sabíamos no habia de permanecer ociosa en esta discusión.»

Como en Cartagena, solo á mi se le ha ocurrido la buena idea de desenterrar aquella parte de su historia, en la que yacian envueltos, y como olvidados, legítimos y venerandos derechos; como ninguno otro se ha ocupado de llevar á la conciencia de todos los que esta ciudad tiene á la Silla episcopal y Catedralidad de su obispado, ni con mayor constancia, ni con mejores pruebas, no cabe duda de que las tales alusiones vayan dirigidas á mi humilde persona, por más que no tenga nada de apreciable, como periodista, ni que su pluma sea de tan buen corte como supone el colega murciano.

En esta persuasión, si antes la prudencia pudo esclavizarme al silencio, razones de decoro me obligan ahora á romperlo en trances de discusión, de que honrosamente no puedo separarme, llevando en mi favor la tranquilidad de no haber sido yo el que la ha provocado: vengo á ella por que soy llamado; doy, pues, al «Eco de Murcia» las gracias por el honor que me hace en su último llamamiento, y ya me tiene al cabo de lo que desea.

Puntos discutibles en este debate son los de la Catedral y el Obispado sobre si son de Murcia, ó si pertenecen de derecho á Cartagena. El Eco y «La Paz de Murcia» defienden lo primero: EL Eco y «El Diario de Avisos» de Cartagena han sostenido lo contrario; y en esta creencia íntima estoy yo. Las razones donde se inspira la fé de este convencimiento, las pruebas incontrastables que suministra el estudio de los hechos, conocidas son ya de todos; pues que demostradas están en las diferentes polémicas á que ha dado lugar siempre que por cualquier incidencia se

pues cansarnos en repetirlos? Ya puede «El Eco de Murcia» manifestar los apuntes que tenia preparados, si son nuevos y dignos de tomarse en cuenta, porque de otro modo, si no han de tener más base que las especies y argumentos, tan frívolos como gastados, que ya conocemos, es perder lastimosamente el tiempo: nunca podremos llegar á una solución satisfactoria. Tenga muy presente, para no incurrir, cual tantos otros, en trabajos estériles, que la cuestión que hoy trata de resucitar, está ya juzgada en el tribunal de la opinión pública. No olvide que hace un año, que en otra discusión sobre los mismos temas, provocada por «El Boletín eclesiástico» de la diócesis, y continuada por otros varios periódicos de Murcia, ayudados de algunos escritores de la misma ciudad, no encontrando ya por mi parte modo alguno de atraer al juicio apasionado al dominio de la razón, pedí, y pedí con insistente pesadez la exhibición del tan asendereado breve de traslación que se ha dado en atribuir al Papa Nicolao cuarto, en el cual funda Murcia sus pretendidos derechos á la Catedralidad y Silla episcopal Cartaginense; y que esta es la hora que el breve no ha parecido: así es que mientras no se tenga tan esencial documento, subsistentes quedan las siguientes afirmaciones, y renovadas las declaraciones contenidas en el párrafo final de mi artículo titulado *Hasta otra* que dió fin á aquella discusión.

«Tengo sentado, decía, por principios, que no existe el breve de traslación de la Silla episcopal; que la Iglesia de Santa Maria de Murcia no está consagrada como Catedral, ni tiene fiesta de dedicación como tal, pues que la que se celebra es de la de Cartagena, única Catedral del obispado, y que he esperado en vano en el palenque que salieran á contradecirlos de una manera formal y competente; quede, pues proclamado así y que en adelante, á los sueltos contaré con sueltos, pues no merece la pena dejar correr la pluma para rebatir sandeces; á los artículos con artículos, siempre que aquellos estén escritos en formas convenientes, y firmados, cual corresponde, cuando se tiene conciencia de lo que se escribe. Conste y espero.»

Esto dije entonces, y lo mismo repito ahora.

MANUEL GONZALEZ.

NOGUERA PALLARESA.

De nuestro colega de Lérida «El País», tomamos el siguiente artículo, que ha copiado del periódico de Tolosa, «L'Union du Midi», toda vez que por referirse á la importante línea férrea internacional de De

resa, ha de servir para que nuestros lectores formen juicio de la opinión dominante en aquellas comarcas francesas en tal asunto.

Dice el artículo referido.

I

«La Cámara de Comercio de Tolosa», grandemente preocupada por la cuestión que agita los ánimos en estos momentos, respecto al traspaso de los pirineos centrales por caminos de hierro, nombró el 10 de Octubre último una comisión compuesta de los señores Ozenne, Deffés, Manuel, Millas, Maithos, Bounet y de Planet relator, con el encargo de estudiar esta cuestión tan importantísima bajo el punto de vista de los intereses de la villa de Tolosa, y de recoger todos los datos posibles para establecer su decisión.

En la sesión del 28 de noviembre, Mr. de Planet, en nombre de la comisión, de la cual es órgano, dió lectura de su información á la Cámara, que por unanimidad aprobó las conclusiones.

Por las noticias contenidas en este informe, la Cámara reconoció que el traspaso de los pirineos por ferro carriles, de largo tiempo reclamados por las poblaciones españolas y francesas, se impone más que nunca hoy por la atención que á ellos les prestan los gobiernos de los países que, sobre los 400 á 500 kilómetros que separan á Bayona y Perpiñan, desprovistos de vías férreas internacionales, reconocen es absolutamente necesario establecer dos líneas de ferro-carriles, la una de gran tránsito entre Lérida y la vertiente del Garona y la otra uniendo directamente á Paris y Madrid á través del Aragon; y por último que estas dos soluciones son las únicas que, bajo todos los puntos de vista, podrán satisfacer completamente á los intereses por tan largo tiempo lastimados allende y aquende los pirineos centrales.

La necesidad de establecer los pasos entre Perpiñan y Bayona, hizo observar Mr. Planet, ha sido por otra parte formalmente reconocida por la administración superior francesa por los estudios continuados durante seis años, no obstante las guerras civiles ó extranjeras, con el acuerdo más cordial entre los ingenieros de ambas naciones, y después del 16 de Julio de 1880, época en que se dió término á las conferencias técnicas internacionales entre los comisarios españoles y franceses, ninguna disidencia ha surgido entre ellos.

Respecto á la elección de los trazados, M. de Planet expuso que solamente cinco valles se prestan, y aún en grados bien diferentes, á la solución del problema; que en todos los demás, la precisión de poner rails á cielo abierto, toda la vida de la

vertiente francesa y 1.250 metros sobre la vertiente española, sopena de ver el servicio de explotación frecuentemente interrumpido por las nieves, obligaría á perforaciones subterráneas (túneles) de una longitud incompatible con la red kilométrica probable entre España y Francia; renta que, según la dirección del trazado fluctuaría entre 22,000 y 27,000 francos durante el primer periodo decenal de explotación, aumentaría cerca de un tercio después de quince años, pero no pasaría probablemente de 40.000 francos, aun al cabo de 25 años.

Ahora bien, respecto al ferro-carril de «gran tráfico» entre Lérida y la vertiente del Garona, un acuerdo del Consejo general de puentes y calzadas, aceptada por el ministro de Obras públicas, ha fijado la elección de la Administración francesa sobre el camino de los valles del «Salat» y del «Noguera-Pallaresa, de San-Giron á Lérida», apoyándose en las consideraciones siguientes.

1.º El trazado por el Garona y el «Noguera-Pallaresa», pasaría las cumbres de los pirineos á la altura de 1.874 metros, inadmisibles sobre una línea de gran tráfico.

2.º El trazado por el Garona y el «Noguera-Ribagorzana» daría lugar á un túnel de cerca de 17.000 á 18.000 metros, entre Viella y Senet y que costaría 32.000,000 pesetas, siempre, se entiende, no estableciendo la cabeza del túnel más arriba de la elevación obligada de 1,100 metros.

3.º El trazado por el valle de la «Neste» exigiria la construcción de un túnel de 12,625 metros, que costaría, por si solo, 44.500,000 pesetas.

4.º El trazado por Bagneres de Luchon, el valle de «Pique», el valle de «Lys» y el de «Essera», presentaría un inconveniente muy parecido, porque exigiria un túnel de 13 kilómetros á lo menos de longitud, lo cual costaría 46.800,000 francos.

Siguiendo toda otra variante de este trazado el número y magnitud de las avalanchas, la longitud de los túneles, la probabilidad de grandes desprendimientos, los accidentes formidables, de los que uno de nuestros más sabios ingenieros ha sido personalmente testigo, y si se considera además el estado anómalo del valle de la Essera por sus torrentes y sus conos de deyecciones aún en plena actividad será fácil convencerse que esas graves dificultades harían no solamente muy costosa la construcción de un tal ferro-carril, si que también su explotación se vería expuesta á suertes aleatorias en extremo peligrosas. Bajo el punto de vista de los intereses que representa,