

AÑO XXII.—NÚM. 6357

18 DE AGOSTO DE 1882.

REDACCION, MAYOR 24.

EL ECO DE CARTAGENA

Viernes 18 de Agosto de 1882

A continuación reproducimos un artículo de grande interés para esta población que publica *La Tribuna*, periódico de Madrid.

DE PARIS Á LA ARGELIA POR CARTAGENA.

Desde el año de 1866, y después de haber definido generales distinguidos que el establecimiento de vias férreas á través de los Pirineos no se oponía á la defensa militar de nuestra frontera y autorizado el Gobierno por las Cortes para que presentara un proyecto de ley especial para las líneas que debían penetrar en Francia por el Pirineo central, se han estudiado una porción de proyectos, debidos unos á la iniciativa del Estado y otros á la particular, de suerte que los deseos del legislador han sido cumplidos.

Estamos lejos de los altos centros oficiales y tenemos escasas relaciones entre la gente que hoy manda; conocemos solamente lo que es del dominio público, y aquí no escatimaremos un aplauso á la Dirección general de Obras públicas, que publica y propaga cuanto supone que puede ser útil á todo ciudadano; y si hoy salimos, por pocos minutos, de nuestro habitual retraimiento molestando á los lectores de *La Tribuna*, es por complacer á nuestro buen amigo y correligionario D. Fernando Garrido, que estima es muy conveniente para los intereses generales una vía férrea directa de Paris á Cartagena.

Hay tres proyectos de ferro-carriles presentados, con probabilidades de que se ejecuten las obras, que partiendo de la Península, atravesando el Pirineo central, van á Paris.

El de Noguera Pallaresa á Ribagorzana cuyo objeto principal es comunicar directamente Paris con la Argelia por los puntos de la costa Este de España.

El de Canfranc, que tiene gran importancia por los fuertes intereses que desarrollará y por comunicar directamente con Paris una ciudad tan importante, tan digna y de tanta representación como Zaragoza.

Tenemos después, además del llamado de los Aldudes, el de *Castejon por Sangüesa valle de Roncal y puerto de Urdaitz*, y en este precisamente nos vamos á fijar, á fin de examinar el medio de poner en comunicación directa Paris y Cartagena, para lo cual se pueden aprovechar algunas líneas en estudio, parte de otra puesta en explotación, y estudiar los trozos indispensables y necesarios, haciendo una sola vía desde Castejon á Orihuela por Teruel, Requena y Almansa, cortando próximamente el ferro-carril de Madrid á Zaragoza por Ricla.

Esta nueva línea, por sí sola, reuniría condiciones tales, bajo el punto de vista económico, que los capitales, que se invertirían para su construcción, producirían rentas que podrían satisfacer las aspiraciones de los más meticolosos accionistas.

No es nuestro objeto presentar datos para la demostración de este juicio: la índole de estos apuntes no lo permiten, y haremos presente solamente que las poblaciones importantes, cabezas de partido, que pondrán en comunicación directa son Borja, La Almodia, Daroca, Calamocha, Chalva, Requena, Ayora, Almansa y Yecla con otras que pueden considerarse tributarias, como Segura, Albarracín y Villar del Arzobispo.

La línea que, partiendo de Castejon, termine en Cartagena, acusará una longitud próximamente de 532 kilómetros; como hay 41 en explotación, tendremos que la longitud de vía que hay que proyectar y construir será de 541.

La sección comprendida entre Castejon y la Frontera con Francia, según proyecto presentado á la Dirección general de obras públicas por D. José Canalejas y Casas con fecha 31 de Diciembre último, es de números redondos 144 kilómetros, de modo que el desarrollo de vía desde Cartagena hasta el límite con Francia y España será de kilómetros. 726

De la frontera francesa á Tardets (en proyecto). 25
De Tardets á Puyó (en proyecto) 58
De Puyó á Paris, por Dax, Burdeos (en explotación). 760

Tenemos longitud de Cartagena á Paris, kilómetros. 1.569

Vamos á examinar muy por alto el desarrollo necesario para un ferro-carril directo de Cartagena á Paris por Zaragoza y Lérida.

Segun folleto *Examen de los beneficios que reportará á España la construcción de un ferro-carril directo de Madrid á la frontera francesa por Baidés, Castejon y Roncal*, la longitud de una vía férrea de Zaragoza á Paris sería de kilómetros 1.086
De Zaragoza á Cartagena por Teruel, Requena, Almansa, etc. 508

De Cartagena á Paris por Zaragoza 1.594

El camino de hierro de Cartagena á Paris por Lérida, Noguera á Ribagorzana acusa una longitud de 1.777 kilómetros distribuidos en la forma siguiente:

De Cartagena á Murcia (en explotación), kilómetros. 65

De Murcia á Novelda (en proyecto), id. 50

De Novelda á Lérida por La Encina, Valencia y Tarragona (en explotación), id. 536

De Lérida á Paris por Pout-du-Roi, Bagnères de Luchon, Montjean, Tarbes, Anch, Ajen, Perignex, Limojes, Chateauroux y Orleans, idem. 1.123

Total. 1.777

Suponiendo que se construyeran las secciones de camino de Lérida á Castellón por Gandesa, Valderrobres, San Mateo y Albocacer, y de Játiva á Riquelme por Onteniente y Novelda, aprovechando el ferro-carril de la costa de Castellón á Játiva y de Riquelme á Cartagena, la longitud de camino de Cartagena á Paris por Lérida resultaría con más desarrollo que el de por Zaragoza y por el de Castejon y Valle del Roncal.

Para convencimiento vamos á consignarlo en el siguiente

CUADRO

De Lérida á Castellon (segun tanteo), kilómetros. 208

De Castellon á Játiva por Valencia (en explotación), id. 122

De Játiva á Riquelme (segun tanteo), id. 130

De Riquelme á Cartagena (en explotación), id. 36

De Paris á Lérida, id. 1.123

TOTAL. 1.619

El ferro-carril internacional de Lérida por el Noguera-Ribagorzana á Paris interesa sobremedida á las poblaciones tan importantes, de tanto comercio y de tanta actividad como Reus, Tarragona, Tortosa, Castellon, Valencia y Dénia.

Tenemos que el ferro-carril directo de Cartagena á Paris es por Almansa, Teruel, Borja, Castejon, Valle del Roncal, etc., cuyo desarrollo es de 1.569 kilómetros.

La construcción de este camino importa grandemente á una extensa comarca de España, y muy especialmente á la vecina República por acortar la distancia á sus posesiones de la Argelia.

El viaje de Paris á Oran y á Argel, suponiendo que la velocidad de los trenes fuera de 50 kilómetros y la de los buques, de 12 millas por hora, se haría respectivamente en 37 y 41 horas.

Hoy que todo el mundo sabe que la riqueza de un país se desarrolla tanto más cuanto mayor y más rápidos son sus medios de transporte, los pueblos que les interesa la vía deberían tomar la iniciativa y preparar materiales para llegar á la construcción y explotación de la obra.

El trozo de Castejon á la frontera francesa, está proyectado y comprobado, y las personas que tienen este negocio, tan desinteresadas como dignas, llevarán á cabo las obras sin subvención del Estado.

Lo que falta que proyectar y construir, son 541 kilómetros que median entre Castejon al empalme de la vía de Murcia á Cartagena.

Si estos 541 kilómetros de camino tuvieran que construirse una ó varias empresas, independiente de la mayoría de los vecinos de las diferentes comarcas que atraviesa, ninguna con más ventajas que la del *Mediodía de España*, puede formular el proyecto y llevar á feliz termino las obras.

Nosotros que somos partidarios de la abolición de los grandes monopolios y los aceptamos como una necesidad dura y pasajera, deseáramos que los pueblos tomaran la iniciativa por sí mismos, por y para ellos mismos. Se nos dirá que 541 kilómetros de ferro-carril á 150.000 pesetas kilómetro, representan un capital de 81.150.000 pesetas y que estos grandes negocios deben llevarlo á término casas de importancia financiera con el eficaz auxilio del Gobierno: ¡error craso! y es que aquí, en esta nuestra desventurada tierra, como en los pueblos primitivos, se espera todo del Estado y no del principio de la libertad que es el principio del orden.

El importe ó valor intrínseco de los 541 kilómetros de ferro-carril, hemos dicho que es próximamente de 81.150.000 pesetas: si toma este negocio una casa financiera de importancia, con la ayuda del Estado, el consumidor, el industrial, el agricultor, y en una palabra, todo lo que representa exclusivamente, actividad y trabajo, tendrá que abonar y subvenir á los gastos de construcción de la obra, como si ésta hubiese costado *doble ó triple* de su valor intrínseco.

Van siendo estos apuntes demasiado largos, y otro día expondremos los medios y maneras que tienen los pueblos de llevar á cabo por sí mismos, obras de la importancia, como la que nos ocupa, contando siempre y apoyándonos en la legalidad que hoy impera.

F. ORTONEDA.

Madrid 14 de Agosto de 1882.

ECOS DE MADRID.

—o—

17 de Agosto de 1882.

Ya no se viaja, se vuela! En quince días, he visitado tres capitales de provincia, me he detenido en San Juan de Luz, Biarritz y Bayona; he podido admirar la interesante Exposición de Burdeos; he despachado los asuntos que me llevaron á Paris, aun me ha quedado tiempo para pasar un día en Versailles y otro en Eoghien; y al regresar he visto los comienzos de las brillantes fiestas de S. Sebastian.

Pero ¡qué agitación en este breve tiempo! Del ferro-carril al tranvía, del tranvía al ómnibus, del ómnibus al coche, del coche al vaporcito que cortando las aguas del Sena une los dos extremos de Paris.

A cada instante nuevas caras, nuevas escenas, nuevas impresiones! El paisaje que encierra el monumento que admira, el conjunto de la producción que asombra, el vertiginoso movimiento de la ciudad que aturde, la apacible tranquilidad de las aldeas del contorno que embelesan. Y además el inesperado encuentro, la nueva invención de la industria, el progreso de la ciencia ó del arte, las noticias de todos géneros que salen al paso; literatura y política, comercio y negocios, la crisis y los telegramas de Egipto, la gran fiesta de la Juventud en las Tullerías y el palpitante proceso de los Fenayrou... Para digerir bien el alimento intelectual que he devorado en quince días, necesitaría algunos meses de reposo. Pero esto no es posible: mi deber y mi gusto ponen de nuevo la pluma en mis manos —Permitidme que dé las gracias ante vosotros á mi querido sustituto, por el ingenio que ha desplegado para contaros durante mi ausencia los sucesos de Madrid, y... manos á la obra.

Reanudaré mi tarea reproduciendo algunos ecos de viaje, relacionados con las cosas de España. Hé aquí algunas frases recogidas al vuelo entre Hendaya y Bayona:

—Conque los disidentes y los demócratas..?

—Si señor; elaboran en Biarritz la izquierda dinástica.

—¿Y se propone introducirla en España?

—Naturalmente.

—¿Por que partido del año..?

Un amigo del gobierno y un disidente se hallan en la «Negresse.»

—Ustedes conspirando ¿no es verdad? dice el primero al segundo.

—Por el bien del país!

—No lo creemos así nosotros.

—Luego ustedes temen?

—Nos ponemos en guardia.

—Y qué piensan ustedes hacer?

—¿Ignota V. el proverbio árabe? Lo que hace la mano derecha, debe ignorarlo la izquierda.»

En Paris.

Allí en los círculos español y americano, preocupa y es asunto de animadas conversaciones, la anulación de un matrimonio, que se ha pedido al Papa.—Los protagonistas son españoles, y de familias distinguidas.—Un activo revolucionario y un célebre jurisconsulto, catalán el primero y asturiano el segundo, dirigen á la dama que aspira al eclipse total de una luna de miel que le parece muy amarga.

Prosiguen con actividad los trabajos del monumento musical que ha de perpetuar el recuerdo y la gloria de Moratin.