

AÑO XVII.—NÚM. 5264.

19 DE DICIEMBRE DE 1878.

REDACCION, MAYOR 24.

EL ECO DE CARTAGENA.

Jueves 19 de Diciembre de 1878.

La Geografía y la Navegación.

En la sesión anual y pública de las cinco Academias francesas, el señor Fernando de Lesseps, verdadero genio de la Francia actual, pronunció un discurso sobre los progresos de la geografía y la navegación.

Aunque los discursos de Lesseps no se pueden extractar, porque sólo encierran la esencia de sus meditaciones y de sus estudios sobre los grandes problemas que nuestro siglo tiene aún que resolver, procuraremos traducir sus ideas principales en lo que con el porvenir de nuestra patria se roza.

«Los progresos de la navegación — empezaba — han sido siempre consecuencia de los progresos de la geografía. Dada más actividad á la vida marítima de las naciones, aumentados los cambios de sus productos, y obtendrás magníficos resultados. A todo descubrimiento geográfico ha seguido necesariamente un progreso marítimo y comercial. Se pueden seguir los progresos de la geografía y de la navegación citando á Marco Polo, Bartolomé Diaz, Colón, Gama, Magallanes, Américo, Vesputio, los conquistadores españoles Pizarro y Cortés, Nuñez de Balboa, que descubrió el Pacífico desde las alturas del Darien, las expediciones francesas en la América del Norte, Verazzain en el San Lorenzo, Cartier en el Canadá; la aparición en todos los mares de los holandeses, ingleses, daneses, suecos y noruegos; Richer en Cayena, Chozelles en el Mediterráneo, Clarard y Mampertini en la Laponia, Condamine en el Perú, Miebuhr, Cook, La Prouse, Delangle, Dumont, d'Hurville, y por fin Humboldt.

Permitidme que cite un hecho un poco personal; la apertura del istmo de Suez. Reunir los dos mares era modificar la geografía; pero los golpes de pico que daban nuestros obreros en Port-Said se repercutían en los puertos de Europa, y daban la señal de la construcción de flotas de vapor destinadas al tráfico entre el Oriente y Occidente.

En siete años, la marina mercante de vela ha perdido más de un millón de toneladas. Durante el mismo período de tiempo, la marina de vapor ha aumentado 800.000. Hay que tener en cuenta que un vapor efectúa tres viajes mientras que un velero apenas efectúa una travesía.

Por la ejecución del primer gran proyecto de comunicación marítima que sólo fué al principio un progreso geográfico, han progresado rápi-

damente las relaciones entre los pueblos. ¿Qué sucederá cuando el Africa, ese continente casi desconocido é inexplorado, aunque tan cerca se encuentra de nosotros, se abra á la ciencia, al comercio y á la industria de los pueblos civilizados; cuando se abra el istmo interoceánico; cuando se haga el mar interior de Argelia; cuando se atraviese el interior del Asia por una vía férrea; cuando todos los caminos de hierro de la Europa se reúnan á los caminos de hierro indios y á los grandes ríos de la China, y cuando todos estos proyectos que hoy se estudian se conviertan en realidades, y se sustituyan las tinieblas y la guerra por la luz y la civilización?

Arrojemos una rápida ojeada sobre estos proyectos destinados á preparar la reconciliación de los pueblos.

En Setiembre de 1877 se reunió en el palacio de Bruselas, bajo la iniciativa y bajo la presidencia del rey Leopoldo, una conferencia internacional cuyo objeto era estudiar uno de los problemas más interesantes que la ciencia ha agitado en este siglo.

Cuando las naciones de Europa, impacientes por sus límites estrechos, piensan en ensanchar el círculo de su acción, cómo dejar de comprender el próximo destino de ese vasto continente tres veces más grande que la Europa, habitado por 200 millones de habitantes, y tocado por sus riberas á Portugal, á España, á Francia, á Italia, á Austria, á Grecia, á Inglaterra, y á Rusia. En cuatro siglos la América se ha llenado de naciones prósperas y civilizadas; la India se ha convertido en imperio inglés; el Asia central forma parte de Rusia; el Japon toma el aspecto de una nación de Europa; la China abre sus puertos y se deja visitar; la Australia y la Nueva-Zelanda reproducen en los antipodas las instituciones políticas y sociales de Inglaterra.

Mientras que se han realizado estas maravillosas conquistas, el Africa central ha permanecido abandonada á su soledad á los pies de la indiferente Europa. Desde el siglo XVI no se ha hecho ningún ensayo importante de colonización para arrastrarla en la ancha y poderosa corriente de la civilización europea.

La generación actual ha visto en su juventud el mapa de Africa interior tan blanco como el del Polo. Sería inexplicable el sino de ese continente que ha visto nacer en sus suelos la civilización más antigua del mundo, si la hidra de la esclavitud no defendieran sus costas.

Por fin se ha abierto una era nueva para ese continente de vergüenza y de desolación. Viajeros intrépidos y misiones valerosas le atraviesan ha-

ceveinticinco años de Este á Oeste y de Norte á Sur. Muchos de estos caminos están marcados con tumbeles, porque la abnegación por la ciencia, como la abnegación por la humanidad, no reconoce obstáculos. En ese rico territorio la caza del hombre está perfectamente organizada. Sir Pablo Frere calcula que la destrucción humana á consecuencia de la trata se eleva á 400.000 individuos por año.

Ya es tiempo de que se asocien las naciones civilizadas para poner término á tantas iniquidades, no por la fuerza de las armas, sino por la obra pacífica de la Asociación internacional africana, que piensa establecer estaciones científicas y hospitalarias que se pondrán en comunicación con los puertos egipcios, que llegan ya hasta las fuentes del Nilo.

El estudio de la geografía nos enseña que las comunicaciones terrestres completan las comunicaciones marítimas. Toda la red de los caminos de hierro de Europa muere en Oremburgo y Moscow. Se trata, pues de llenar por medio de una empresa internacional y bajo la presidencia de la Rusia la laguna que existe entre Oremburgo y la frontera inglesa de la India. El camino que hay que atravesar con un ferro-carril tiene 3.800 kilómetros de largo, empresa que la nueva Europa tendría fuerza para llevar á cabo cuando la jove y libre América con sus propios recursos ha empezado y ha terminado en cinco años una vía férrea de 5.000 kilómetros entre los dos océanos.

El camino de hierro central asiático no presentará aquellas dificultades de construcción y ofrecerá indudables ventajas, porque en lugar de morir en el mar, unirá la Europa á la India, poblada por 500 millones de habitantes y atravesada ya por más de 100.000 kilómetros de ferro-carril.

La pasión heroica de nuestros predecesores fué el descubrimiento de nuevas vías marítimas y comerciales. Nuestra generación, no pudiendo descubrir nuevas tierras, se impone el deber de crear comunicaciones, uniendo las tierras y los mares y suprimiendo las distancias.

(Fomento de la producción nacional.)

MISCELANEA.

«El Eco» de Tarn [Francia] afirma la autenticidad de la historia siguiente ocurrida la semana pasada en Layaur:

«Después de una enfermedad más o menos larga murió la señora B. y su cadáver, envuelto en las ropas de la cama, fué algunas horas después depositado en la caja...

Llegada la hora de los funerales, los encargados de conducir el féretro oyeron con sorpresa que dentro de la caja se exhalaban suspiros guturales. En un instante depositaron su carga en el suelo y corrieron á avisar á la familia de la difunta y á los vecinos.

Una amiga, seguida de algunas otras mujeres, se acercó temblando á la caja y gritó: «señorita... señorita» Nada. Lamó otra vez, y su voz fué contestada por un gemido sordo y prolongado.

Aquello fué más de lo que se esperaba; unas mujeres se desmayaron y otras aterrorizadas echaron á correr gimiendo y lanzando gritos.

En un instante se puso en conmoción todo el barrio:

— ¡La Señorita B... no está muerta! — se decía — es preciso avisar á las autoridades, al cura, etc.

En medio de esta consternación, se encontraron tres hombres, quisieron convencerse por sí mismos de la verdad del caso, y penetraron en la casa de la difunta. Apenas llegaron á la habitación donde aquella se hallaba, cuando oyeron un sonido gutural y quejumbroso: — «Decididamente — dijeron — esta señorita no ha muerto.»

Pidieron tenazas, tijeras. Levantaron la tapa de la caja, después se pararon la mortaja y... ¡oh asombro! vieron salir rápidamente un sobrehogado de angola que la señorita B... tenía en gran estima.

El pobre animal acostumbraba echarse en la cama de su propietaria; y se supone que después de morir, éste penetró bajo las ropas mortuorias, permaneciendo tan quieto que no fué posible sospechar la presencia de su cuerpo dentro de la caja.

Utilizando parte de la presión atmosférica por medio de un sencillo aparato, puede aumentarse grandemente el agua de un manantial, cuando ésta no trae suficiente fuerza para brutar á la superficie de la corriente subterránea.

Hé aquí el sistema que M. Cheffebien ha adoptado al efecto, y que es sencillísimo. En el sitio que mana el filete de agua, se establece una cavidad y una tapadera hermética. Sobre dicha tapa se adopta un tubo que se prolonga encorvándolo hacia abajo, hasta una distancia de 50, 60 ó 100 metros si es necesario, de manera que se consiga una diferencia por ejemplo, de dos metros. Después aspira, una sola vez para siempre, el agua en dicho tubo, formando con él una especie de sifón. Lleno éste el agua mana parte de la presión atmosférica, equivalente á la diferencia de nivel entre la fuente y el extremo del tubo de desagüe. Esta diferencia de dos, tres, cuatro metros,