

# EL ECO DE CARTAGENA.

## PUNTOS DE SUSCRICION.

Cartagena: Liberato Montells, Mayor 24, Madrid y Provincias, corresponsales de la casa de Salvadora.

## SEGUNDA ÉPOCA.

La correspondencia y reclamaciones se dirigirán á D. LIBERATO MONTELLA Y GARCIA, administrador de este periódico.

## PRECIOS DE SUSCRICION.

En Cartagena un mes 8 rs.—Trimestre 24.—Fuera de ella, trimestre 30.—Números sueltos un real.

Jueves 9 de Marzo

### El Eco de Cartagena

#### La isla de Madagascar.

(Conclusion.)

La provincia de Betsileo, á lo que ha podido notar el P. Mullens, no presenta señales de acciones volcánicas pero está atravesada de N. O. á S. E. por cordilleras de «gneiss» y anchas capas arcillosas. No carece de belleza ni de poesía; pero sus partes fértiles y bien cultivadas son escasas. Se cultiva con abundancia el arroz, y los indígenas dan pruebas de gran habilidad en dicho cultivo.

La mayor parte de los rios son vadeables: cuando son profundos ó abundan en cocodrillos, se atraviesan en piraguas. Sin embargo, como hacer pasar en piraguas á los 50.000 hombres que la reina llevaba de comitiva, cuando fué al país de los batsileos? El P. Delbosc nos lo dirá. En casos como el de que tratamos, se echa un puente sustentado en montones de piedra, desde uno de los cuales al otro se colocan troncos de árboles y ramas. Finalmente, sobre las ramas se estiende una capa de tierra y ya tenemos construido el puente.

La poblacion de Fianarantsoa es la capital de la confederacion de los betsileos, y sus habitantes tienen la cara redonda y aplastada, la nariz achatada en su raiz y los labios gruesos. Así los ha pintado M. Alfred Grandidier, y así los muestran los dibujos del P. Abinal, misionero en Fianarantsoa.

Estos naturales, añade el P. Delbosc, se peinan de mil modos estranos, y llevan trajes de hilo de banano, que no lavan nunca; pero que empapan de voz en cuando en aceite para hacerlos mas flexibles. Los «bares» llevan fusil y lanza, son buenos tiradores y persiguen á los «chovas» que encuentran en su camino. Véase en esto una señal clara de los odios siempre vivos entre los invasores y las víctimas de la inva-

sion; porque las «chovas» son intrusos en Madagascar, donde dominan en la actualidad y los «chovas» son mongoles, como lo dan á conocer claramente sus pómulos pronunciados, su cabellera lacia y su tez amarilla ó cobriza.

Las últimas escursiones del P. Mullens la llevaron hasta las provincias setentrionales. Ha descrito la de Siliakko, á 100 millas de Tananariva, valle rodeado por colinas, y en cuyo centro hay un lago de transparentes aguas. Está habitada en parte por poblaciones que parecen pacíficas y hospitalarias. Mas para llegar á la poblacion de Mevatanana fué necesario que atravesasen una zona enteramente desierta, aunque cortada por largos valles y regada por muchos arroyos. Llámase «tierra de Nöman» y confina al N. E. con una estensa y rica llanura que toca al mar.

Desde Mevatanana se traslada uno en barca, al mar, atravesando por el centro de una llanura muy frondosa. Allí la atmósfera es cálida y tropical la vegetacion. Cubren las bambúes las orillas del rio, mientras que los tamarindos y las palmeras se levantan en los ribazos. En ninguna parte parece tan abundante la vida animal: hay innumerables pajarillos de plumaje azul y verde y muchos patos salvajes. La cantidad de cocodrillos era asombrosa; seguian las canoas de los viajeros, en grupos de dos ó tres, y aun de ocho y diez, y se les veia dormir al sol en bandadas de treinta y cuarenta.

Gran parte de esta rica y fértil comarca está poblada por tribus sakalavas, que habitan en aldeas y se alimentan de pescados. Sir Bartle Frere lamenta que sus compatriotas no muestren, respecto á los naturales de Madagascar, el interés que mostraron hasta el reinado de la reina Ana; abrigando, sin embargo, la esperanza de que los esfuerzos de los misioneros conseguirán en dia no remoto impulsar á dichas poblaciones por la senda de la civilizacion.

## MISCELANEA.

La industria azucarera atraviesa

este año en Francia bastante grave crisis por consecuencia de la mala calidad de la remolacha, inferior á las de todos los anteriores. Aumenta la crisis el extraordinario desarrollo de la produccion, mucho mas rápida que el consumo. Así en 1835 no producía Francia sino 40 millones de kilogramos de azúcar; en 1859 subía á 159 millones y medio; en 1869 á 282 millones; en 1873-74 llegaba á 400 millones, y en 1875-76 asciende á 475, que sería 500 sin la inferioridad de la remolacha. Otras naciones de Europa aumentan la produccion del azúcar con no menos rapidez, sin contar la superior de las colonias cuando el consumo no se detiene al con mucho hasta el punto de triplicarse en 15 años.

Algunos detalles y unas cuantas cifras para los aficionados:

«Una máquina locomotora, cargada para marchar y sin el tender, pesa en los trenes de viajeros 27000 kilogramos, en los mixtos 21000. y en los de mercancías de 33 á 40000. El tender, donde van el agua y el combustible, pesa por término medio 18000 kilogramos, es decir: 7000 de agua, 1500 de carbon, 10000 el tender: de modo que toda la máquina reunida pesa 46000 kilogramos en los viajeros y 69000 en los de mercancías.

En cuanto á la velocidad con que se camina, no hay mas que compararla con los anteriores medios de locomocion. La velocidad media de las diligencias cuando empezaron los ferro-carriles, era de 8 kilómetros por hora, esto es 200 kilómetros por dia próximamente; hoy los trenes omnibus, pesados con paradas y todo, andan 30 kilómetros por hora, y de 48 á 50 los trenes express.

El precio es este: una locomotora de viajeros cuesta 8400 duros y el tender 1800; una de mercancías de 24 toneladas, 9600 duros; una del sistema Crampton, 11000, y su tender, 2200, y por fin, las grandes locomotoras del sistema Engert, 21100 duros.

Datos relativos á los detalles del coste: el fogon vale 25.300 rs.; la caldera con sus tubos, 73000; los me-

canismos de émbolos, tallos escéntricos, bielas, etc., 36400; el armazon, 20000 y el armario 6000.

El gasto del carbon es el siguiente: las locomotoras Crampton con 12 coches, gastan ocho kilogramos; las mixtas, con 18 coches, la misma cantidad; las de Engert, de mercancías 16, suponiendo siempre que ha de ser cok de primera clase.

Las ciudades alemanas de Hamburgo, Francfort y Amsterdam, han aplicado el telégrafo al servicio de incendios. A este fin se han montado redes telegráficas que convergen á la estación central ó oficina de policia: la primera red está destinada á los avisos y tiene establecidas sus estaciones en locales que, como estancos, farmacias, teatros, etc., tienen empleados en constante servicio. En dichas estaciones está montado el aparato de modo que cualquiera puede dar el aviso, con solo levantar el cristal que lo cubre y tirar de un cordón: la estación central al recibir el aviso, manda socorros al puesto mas cercano á la estación que avisa de él salen para dicha estación donde se obliga á esperar á la persona avisadora. Los depositarios de estas estaciones avisadoras tienen una misma prima por cada aviso que dan.

La estación central, á la que convergen las dos redes, está provista de un aparato Morse con desarrollo de la banda de papel automático, y contesta á la estación de aviso, para lo cual la campana de alarma no cesa de tocar hasta que el empleado no ha contestado. En seguida de contestar, se dirige al reten mas cercano á la estación de aviso, le manda tomar informes y envia de otros barrios los auxilios que cree necesarios.

En Hamburgo hay 95 estaciones de llamada en comunicacion con la central, y la red de socorro, ó sea la que comunica con los retenes de los barrios utilizada además para el servicio normal de policia.

El ingeniero M. Colladon ha dirigido á la academia de ciencias de