

EL ECO DE CARTAGENA.

Martes 8 de Febrero de 1881.

INFLUENCIA DE LAS HOJAS DE LA VID SOBRE LA CALIDAD Y COLOR DEL VINO.

Se ha presentado el fenómeno de deshojamiento prematuro de la vid, y se pretende por algunos, con justa razon, que este deshojamiento es la causa de la poca fuerza alcohólica de los vinos y de su pobreza de color, y por tanto, que estos dos defectos podrán á su vez, y como consecuencia, tener una influencia muy perjudicial en la buena conservacion de los vinos.

Vamos, pues, á examinar si la mala calidad de los vinos de 1880 reconoce en efecto por causa la caída prematura de la hoja de la vid.

Teniendo en cuenta los elementos constitutivos de la hoja de la vid, y sus funciones fisiológicas, dichas hojas son, con las raíces, los órganos esenciales de la nutrición de los vegetales. Por consecuencia, la hoja es un órgano esencial; si este órgano falta, el equilibrio económico del vegetal debe sufrir alteración, y es preciso acoger con gran reserva los consejos de los viticultores, que ensalzan el deshojamiento de la vid, con objeto de detener su brote y favorecer la madurez del fruto. El deshojamiento es en general una operación contra la naturaleza, que debe desecharse.

Este año, sin embargo, el deshojamiento se ha presentado accidentalmente. Las causas á que esto es debido, distintas de las que ocasionan el mismo en épocas normales ó naturales, pueden ser: los frios fuera de tiempo, el excesivo calor, la presencia de insectos ó parásitos, ó bien, por último, la debilidad y enfermedades constitucionales de la misma planta.

Toda vez que se puede haber un deshojamiento accidental, y ocasionado la caída prematura de la hoja. Pero sea la que quiera la causa, el deshojamiento prematuro, es un hecho grave, porque destruye, como hemos dicho, el equilibrio orgánico de la planta, y es tanto más grave, cuanto que la hoja de la vid, además de las funciones que hemos señalado anteriormente, tiene la de transformar en azúcar, bajo la influencia de la luz y del calor, la fécula procedente de la combinación del agua y del ácido carbónico.

De esto resulta que las viñas que han perdido este año accidentalmente sus hojas, han debido producir uva conteniendo poca azúcar, y por

consecuencia se habrán obtenido vinos pobres de alcohol. Además, la materia colorante que tapiza el interior de la epidermis de los granos de la uva, siendo muy difícilmente soluble en el agua, y al contrario, muy soluble en el alcohol, resulta de la pobreza alcohólica del vino en el momento de la transformación del mismo, que el alcohol, en cantidad insuficiente, no ha podido disolver toda la materia colorante, y por consecuencia, el vino es de poco color; de tanto menos color, cuanto que los principios ácidos, cuando dominan en el vino, tienen por objeto neutralizar la solubilidad de la materia colorante. Esto es, pues, precisamente lo que ha sucedido este año, motivado por las razones expuestas anteriormente.

P. CH. JOUBERT.

Un hijo de Pontevedra concibió la idea de poner en comunicacion la república de Bolivia y el Atlántico por medio del Amazonas, el río más grande y caudaloso. Como todas las empresas colosales, pareció en el primer momento un quimérico sueño de imposible realizacion; pero noticias recientes, los datos que anteayer mismo recibimos, dan á entender que el proyecto camina paso á paso á la categoría probable de los hechos.

Habia hablado últimamente *El Eco de Galicia*, publicacion de la Habana, del vasto pensamiento de don Francisco Javier Bravo, que así se llama el iniciador, y añadió que la empresa ha de costar seis millones de pesos, y que en el espacio término de cinco años se obliga á construir nada menos que 1.914 kilómetros de carretera y camino de tramvia.

El dato, sin embargo, necesitaba otros varios para calmar exigencias de la credulidad, cuando viene *El Siglo*, de Montevideo, con nuevos pormenores.

Bolivia segun este periódico ha aceptado la proposición del diligente español. El Gobierno de Bolivia ha puesto en sus manos contratos que á la compañía conceden la posesión de más de 37,000 leguas de territorio [mas extensión que toda nuestra Península], y se anuncia, en fin, la salida de Sr. Bravo para Inglaterra, con objeto de disponer lo necesario para dar principio á las gigantescas obras que abraza el plan.

Además de la colonización y de la explotación de valiosos productos vegetales y minerales, consisten aquellos en construcción de un ferrocarril desde Bahía Negra por la margen occidental de Paraguay á Santa Cruz de la Sierra; y á un puerto sobre el río Grande á Mamoré, que es uno de los afluentes del Amazonas, canalización de este río y del Beni,

Paris, Madre de Dios y otros de los principales que con él se relacionan por medio del Itinés; construcción de un ferrocarril que salve las dificultades que existen en el Madera y Matucana, que es lo que imposibilita la comunicación entre Bolivia y el Amazonas, y otro ferrocarril que atraviese el Uru y el Norte, para unir las costas del Atlántico y del Pacífico por la quebrada de Esmeraldas.

Tales son las noticias que por diverso conducto se ofrecen hoy á la consideración y asombro de los que vemos al genio emprendedor de nuestro siglo reemplazar las sangrientas conquistas del mundo antiguo por las conquistas pacíficas del saber las cuales, despues de recoger copia inmensa de bienes materiales, contribuirá á estrechar de distancia y á borrar diferencias entre los hombres.

LA MARINA INGLESA.

Segun datos estadísticos presentados al Parlamento de Inglaterra, resulta que desde 1840 hasta 1878, ha habido constante aumento en el tonelaje de los buques de vela y de vapor dedicados al comercio extranjero, que con carga y en lastre entraron y se despacharon en los puertos del Reino Unido, habiendo aumentado el tonelaje de los buques ingleses, desde toneladas 6.490,485 hasta 35,291,100,183, y el de los buques extranjeros desde 2.949,182 hasta diez y seis millones 303,596 toneladas.

La marina mercante del imperio británico en 1878 (incluso el Reino Unido, con 6.492,121 toneladas) contaba con 8.329,421 toneladas. La de los Estados Unidos ofrecía un total de toneladas 4.212,765.

Los datos relativos á los países extranjeros, solo alcanzan al año 1877, en cuyo año figuraba en primera línea, el imperio alemán, con toneladas 1.117,935, siguiéndole Italia con 1.068,499 y viniendo despues Francia con 989,128. El tonelaje de los buques de vapor del imperio británico en 1878, ascendía á 2.492,327, el de los Estados Unidos á 1.167,678 el del imperio alemán en 1877 á 183,379 y el de Francia á 230,804. La marina mercante inglesa tuvo en 1878 un aumento de 464,511, y las tripulaciones empleadas en los buques registrados del Reino Unido, así de la vela como de vapor componían un total de 172,242 ingleses y 23,843 extranjeros, sin incluir las tripulaciones de los vapores de río.

MAQUINA COLOSAL.

En el nuevo establecimiento para la fabricación de coches Pulman de ferrocarriles se está montando

actualmente en Kensington, cerca de Chicago, la máquina Collis, que fué una de las maravillas de la Exposición de Filadelfia donde daba movimiento á mecanismos que ocupaban una extensión de cerca de cuatro hectáreas y media. Su coste primitivo fue de 14,000 duros y ha sido rebajado á 10,000 duros. Los resultados conseguidos por el mecanismo son muy superiores á los que se conseguían por el uso de los animales. En la Exposición de Filadelfia desarrollaba normalmente 2,500 caballos.

Puede formarse una idea de su grandeza por el hecho de que para transportarla de Providencia á Chicago se necesitó un tren de 35 vagones.

El sitio donde este útil monstruo trabajará diariamente está situado de tal modo, que su volante, de diez metros, se verá libremente desde el ferrocarril y del parque que rodea la fábrica. El local por delante estará cubierto de cristales, entre columnas de hierro, á través de las cuales se podrá ver el mecanismo como el de un reloj con la caja de cristal.

La máquina y la caldera cuestan 125,000 duros y el resto de las máquinas de fábrica, excepto la fuerza motriz y los órganos de transmisión, valen otros 100,000 duros. Una gran parte de estas máquinas están ya contruidas.

Toda la fábrica se iluminará con luz eléctrica y se hará la calefacción de los talleres por medio del vapor, debiéndose realizar esta calefacción en un local de 222,000 metros cúbicos de capacidad, por medio de cerca de 70,300 metros lineales de tubería.

CRONICA.

El tribunal de Sarana (Rusia) acaba de juzgar á una joven de 20 años llamada Olga Protasaw, por haber dado muerte á su amiga Vera Garobtsow con circunstancias excepcionales.

Olga y Vera vivían íntimamente y en la mayor pobreza, por lo cual ésta última hizo prometer á su amiga que habiéndole matado si al cabo de dos meses no mejoraba su situación, pues carecía de valor para suicidarse. Olga tomó á broma la promesa; pero en vista de la insistencia de Vera, la dió palabra de satisfacer sus deseos. Trascurrió el plazo, y un día Vera reclamó de su amiga la promesa que la habia hecho, y viendo que Olga se resistía, empezó á insultarla; hasta que consiguió que ésta, encolerizada, se arrojase sobre Vera y la hundiese en el corazón un cuchillo. Vera murió en el acto y Olga ha sido absuelta por el tribunal.