

# EL ECO DE CARTAGENA

AÑO XLVI

DECATO DE LA PRENSA DE LA PROVINCIA

NUM. 13462

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN

En esta península: Un trimestre, \$100 qtas.—Un mes, \$35.—Extranjero: Trimestre, \$104.—Un mes, \$35.—La suscripción se comienza desde 1.º y 16 de cada mes.—La correspondencia a la Administración.

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN, MAYOR, 24

JUEVES 4 DE OCTUBRE DE 1906

El pago será siempre adelantado y en metálico ó en letras de fácil cobro.—Correspondencia en París, Londres, Bruselas, Ginebra, Berna, Zurich, Hamburgo, Montevideo.

Para EL ECO DE CARTAGENA

## La artillería automóvil

(Traducido del italiano.—De la "Rivista di Artiglieria e Genio")

Copiamos del periódico «La Naturale» del 30 de Junio las siguientes consideraciones, acerca del empleo de los automóviles para el transporte de las bocas de fuego.

La artillería automóvil presenta un problema cada día más urgente, cuya solución es la constante preocupación de casi todas las potencias militares.

En la campaña de Egipto, sirvieron ya los ingleses de trenes blindados armados con cañones y ametralladoras; estos trenes, precursora de la artillería automóvil moderna, prestaron en aquella ocasión buenos servicios. Pero la idea no era nueva, puesto que ya había sido llevada a la práctica en el sitio de París en 1871, durante el cual se habría usado locomotoras blindadas. Estas fortalezas a vapor circularon autónomas sobre las vías férreas del Este y del Norte; tenían por misión reconocer los trabajos de aproche y las obras de fortificación construídas por los prusianos.

Para hallar la aparición de la primera artillería, no arrastrada por cañoneras, es necesario remontarse a muchos años antes del 1871. La memoria de Gribeauval dice, que cerca de 135 años antes se habría experimentado una máquina de fuego, adaptada a un carrilero para el transporte de la artillería con una rapidez extraordinaria. Ya en 1770 Cugnot hizo experiencias con el primer tipo de tales carruajes; recibió acto seguido 20.000 libras para construir un segundo tipo más perfeccionado, el que por motivos diversos no fué ensayado.

Hoy día, el carruaje automóvil de guerra preocupa a todos los ingenieros militares, y en varios países, tanto de Europa como de América, se experimentan con mucha atención los cañones automóviles.

En Inglaterra, las pruebas hechas en la escuela de artillería de Whaley Island fueron muy concluyentes. Allí se usó un cañón de 4.5 pulgadas, un cañón Maxim, del cual el War office ha ordenado hace poco la construcción de un gran número de ejemplares, que se emplearán en las colonias inglesas y se dotará de ellos a la marina para las columnas de desembarco.

El cañón no tiene nada de particular, pero su vehículo es importante por sus ingeniosos detalles de construcción. El vehículo es el factor principal de este instrumento de combate. El motor, de que está provisto, le permite transportar el cañón con una gran rapidez, y después del disparo, batir en retirada ó volver al ataque con toda velocidad. Este motor, de petróleo ó alcohol, está colocado en la parte anterior del automóvil, en una cámara especial recubierta de acero que le protege contra los tiros del enemigo. El carruaje puede hacer fácilmente 40 kilómetros por hora, no obstante el notable peso de la carga.

Tres hombres, lleva cada cañón automóvil: un sub-oficial y un artillero. El sub-oficial, situado a derecha, é izquierdo del cañón ó de la ametralladora, aprieta, por una coraza de lámina de acero, el disparador, haciendo las funciones de sirviente de la pieza, se encuentra más atrás, en un departamento cerrado que sirve de repuesto al cañón, el artillero tiene la misión de cargar y limpiar las municiones al cañón.

El sub-oficial es el jefe de la pieza; él da la voz de fuego y dirige el automóvil que conduce a la posición de disparo con la velocidad necesaria. El artillero, sentado en la parte anterior, carga la pieza con las municiones que le da el de atrás. El apuntador, según las instrucciones que directamente recibe del jefe de pieza, y hace fuego cuando este último lo ordena.

El cañón automóvil de Wale-Island, puede ser disparado indistintamente, tanto en reposo como en marcha; el tiro, estando parado el carruaje, no produce más que un ligero rebalzo; el tiro en marcha no modifica en nada la ruta, por rápida que sean los disparos.

La ametralladora y el cañón Maxim están dispuestas sobre una columna de bronce, á perno giratorio, lo que permite hacer fuego tanto hacia adelante como á derecha ó izquierda, sin modificar la dirección de la marcha. Una aspillera, en el montante blindado inferior, hace posible el tiro en un sector determinado.

Esta máquina de guerra tiene como arma de defensa á la guerra.

El empleo del automóvil del capitán Dayton, tiene por principal objeto la protección de los soldados que trabajan en las obras de fortificación, excavación de trincheras, etc. Es un fortín móvil, que se establece rápidamente y que gracias á un motor, se lleva muy velozmente al lugar en que sea necesario.

En un fortín móvil, que se establece rápidamente y que gracias á un motor, se lleva muy velozmente al lugar en que sea necesario.

Há muy pocos, en Alemania, se han hecho experiencias muy importantes con cañones automóviles blindados. Se ignoran los resultados, por guardar el secreto.

Hace algunos meses circuló la noticia de que Austria tenía un carruaje acorazado automóvil provisto de una torreta armada con un cañón. Las particularidades que caracterizan á este vehículo militar son las siguientes: cañón de tipo rápido, posibilidad de marchar tanto por los caminos ordinarios como á través de los campos. El motor, de 20 caballos, el carruaje y su construcción son idénticas á las de un camión ambulante. Este vehículo puede marchar con una velocidad de 50 kilómetros en los caminos, y de 35 á 40 kilómetros en terrenos cultivados ó prados, según la naturaleza del suelo.

Recientemente los constructores de Puteaux, señores Charon, Girardot y Voigt, invitaron al ministro de la Guerra y á varios generales, á las experiencias de una artillería automóvil blindada, armada con ametralladoras Hotchkiss y destinada á la guerra pararrayos.

muy práctica á causa de su coraza, de la casamata giratoria, en la que se encuentra la ametralladora, y de la velocidad (40 kilómetros) con la que puede marchar. Una disposición la permite pasar fijos y rápidos pendientes.

Para completar esta enumeración acerca de las varias artillerías automóviles, es preciso citar todavía el vehículo blindado de First Sussex Artillery Volunteers, el cual lleva un cañón de 40 libras montado sobre una columna de perno giratorio é instalado en medio de un espacio blindado, colocado en vez sobre una plataforma. Lord Carlo Beresford, en una de sus visitas de inspección, después de haber experimentado al vehículo en cuestión y hecho disparar su cañón, ha deducido que puede considerarse como una verdadera fortaleza sobre ruedas.

Todas las experiencias que hemos citado son muy importantes, pero estas tentativas aisladas no señalan todavía la transformación decisiva de la artillería, aunque sus diversas aplicaciones indican una tendencia hacia una evolución muy importante y aun más completa.

Es necesario hacer notar, que la transformación de la artillería moderna á tracción animal, es artillería automóvil, fué tomada en consideración por las altas autoridades militares, que no creían imposible el proyecto. La idea no es ya una utopía, pues se están haciendo los estudios de la práctica.

La solución no es apenas complicada, está únicamente en la sustitución, fácilmente obtenible, de los avanzados hoy en servicio por otros automotores montados sobre cuatro ruedas.

Nada se cambiará á las piezas ni á su ajuste. El nuevo avanzado será unido al cañón por el sistema de unión ya en uso, ó por cualquier otro medio de enlace que asegure la independencia, necesaria, entre la pieza y su tractor.

Es probable que, no está muy lejos la solución del importante problema de la transformación de la artillería. En Inglaterra, en Austria y en los Es-

tados Unidos se estudia muy seriamente el avanzado automóvil, después de haber examinado y experimentado toda una serie de sistemas de vehículos aptos para bajar tanto el cañón como en ajuste. Todos trabajamos en secreto, y esperamos que la cuestión no sea desquidada.

Francisco de Paula Gómez.  
Cartagena Octubre 1906.

## La lengua española como idioma universal

El ilustre publicista americano señor Tarrento y Monner, tratando en un notable artículo de la conveniencia de que haya una lengua universal simpática y fácil de aprender, dice:

«Sólo el español, en el que las palabras se pronuncian ya, y como están escritas, reúne las debidas condiciones, además de versar, para los embalsos, cortejo de letras mudas, largas, breves y aspiradas y de no existir en él los apóstrofes ni los entresijos que ofuscan la claridad de la expresión, así como tampoco las inutilidades ni otras extrañas gesticulaciones de que están plagados los idiomas.

Además de estas condiciones, susceptibles, quizá de mayor significación, es el castellano uno de los idiomas más hablados del mundo.

Según datos estadísticos fidedignos, lo utilizan en Europa, Asia, Africa, América y Oceanía, 67 millones de individuos. En Tokio, cuando concretar su trabajo y darle carácter práctico, propone los siguientes medios que podrían utilizarse para difundir el castellano:

1.º Que en las Academias de la Lengua ó otras corporaciones oficiales, análogas de cada una de las naciones hispano-americanas, se nombre un delegado con objeto de constituir la comisión internacional encargada de velar por la pureza del idioma.

Dicha comisión podrá reunirse cada cinco años, transmitiendo á los respectivos gobiernos y corporaciones los acuerdos que se adoptaran.

2.º Proceder á la formación de un diccionario que comprendiera todos los vocablos de la Lengua española, es de-

cir, tanto los propios y peculiares de la península, como los de la América latina.

3.º Influir por todos los medios posibles para lograr, que en las escuelas de comercio de todas las naciones se estudie la lengua española en conformidad á lo que se acordó en el último Congreso de Enseñanza comercial reunido en Venecia.

4.º Establecer inmediatamente escuelas gratuitas de Gramática española en todas las plazas mercantiles de Maruecos, al objeto de hacerlos dueños de sus mercados.

5.º Constitución de un sindicato internacional, subvencionado por los respectivos gobiernos, para propagar en todos los países la venta de libros escritos en lengua española, así como fomentar la publicación de ediciones económicas de obras científicas y literarias redactadas en dicho idioma, repartiéndose con profusión, al efecto, catálogos ó diccionarios bibliográficos de autores hispanoamericanos.

6.º Que por los gobiernos de las respectivas naciones, se establezca el intermedio libre de las publicaciones editadas en España y en la América española, prohibiendo, en absoluto, la introducción de obras escritas en castellano que hayan sido publicadas ó impresas en otros países extranjeros.

## Mercados que se pierden

Descomulgadores en grado sumo son los datos que arroja la Memoria comercial redactada por el consúl de España en Puerto-Rico.

Nuestro tráfico con la isla disminuye sensiblemente á partir de 1895. Ascendía en aquella época á 44,4 millones de pesetas, y luego, año por año, ha ido disminuyendo.

En 1898 llegó sólo á 13,9 millones; á 8,8 en 1900; á 5,2 y á 3,2 en los dos años anteriores.

Algo semejante pasa con Cuba. El promedio de nuestra exportación á la perla de las Antillas, en el período comprendido entre 1890 al 94 fué 118,3 millones de pesetas; en el de 1895 al 99, 137,2 y en el de 1900 á 1904, sólo de 62,9 millones.

Y esto, mientras nos conformemos con discursos vacuos de platónica confraternidad ibero-americana, se

### BIBLIOTECA DE EL ECO DE CARTAGENA

—¿Por qué la gracia que hace, ¿ban de parecerle tanto días de tantas cuantas ve?

—Por eso.

—Yo me ref de la respuesta, y ella torciendo los ojos dijo:

—¿Vaya! Y eso que coqueñas le hace?

—Pero que vas que está haciendo lo mismo con Tiburcio, exactamente lo mismo que lo que hace contigo?

—¡Válgame Dios! ¿Yo qué hago?

—Pues estar coloso.

—Eso sí que no.

—¡No!

—¡Y si él lo ha querido á mi madre me quite de la cabeza que él, for José le consentiera, se valedo en su mar, en Lusia, y á no ser porque Tiburcio es ajeno ya, hasta con sus manos sólo dejara...

—Bueno sabes que Lucia quiere desde que estaba chiquita á un hermano de Basilio, que pronto vendrá; y no te quepa duda, porque Tiburcio me lo está contando.

—¡Bueno! Me quedo pensando. ¿De qué me va al fin del asunto, y sentándose, como antes me dijiste meciendo con los pies sobre las piernas una mata de...

—Conque diga, ¿qué le apasena, bueno ha...

—¿Qué primero, pues?

—Por nada, —le respondi.

—Pues lo que sucede es que Tiburcio se ha vuelto un vobeto y un ingrato y que anda buscando al puto de las madres para darle un suston. Ahora hace un mes de un mes que estamos de mal. ¿Eh? Haberte dicho primero yo.

—¿Ni que te estás bien segura?

—Mira... se le juro.

—¿Y cuál te ha dicho si que tiene que estar así después de haberlo querido tanto?

—Tiburcio? ¿Basilio? que yo sé, pero yo quiero á mi madre al principio se veía ya que cuando ponía mal motivo á las cosas, después en la cuenta de que tanto que me pasaba a mí, yo le había hecho, pero al primer momento. ¿Eh? Me estás diciendo que se puede aguantar cuando una mujer parde? Primero dió en crear una bobeta, y después anduvo...

—¿No es así?

—Cuando se iba á liberar.

—¿Y qué pasó?

—¡Rata! Qué es de la vida? ¿Y cuándo aguantará todo porque lo más va, pues, y así y así, ¿qué es de la vida? ¿Me he aguantado cuando una mujer parde?

—¡Y esto, mientras nos conformemos con discursos vacuos de platónica confraternidad ibero-americana, se