

# El Eco de Cartagena.

AÑO XXVIII

DIARIO DE LA NOCHE

N.º 3046

PRECIOS DE SUSCRICION.

Cartagena.—1 mes, 2 pesetas; tres meses, 6 id.—Provincias, tres meses, 7 50 id.—Extranjero, tres meses, 11 25 id.—La suscripción empezará a contarse desde el 1.º y 16 de cada mes. Números sueltos 15 céntimos

El pago será siempre adelantado y en metálico ó letras de fácil cobro. La Redacción no responde de los anuncios remitidos y comunicados, se reserva el derecho de no publicar lo que recibe, salvo el caso de obligaciones legales.—Administrador, don Emilio Garrido López.

LAS SUSCRICIONES Y ANUNCIOS SE RECIBEN EXCLUSIVAMENTE EN LA REDACCION Y ADMINISTRACION, MEDIERAS, 4.

Viernes 31 de Agosto de 1888

**El Elixir de Proto-cloruro de hierro con hipofosfitos de cal y de sosa;** (véase en la cuarta plana.)

## SAN SEBASTIAN

Director de EL ECO DE CARTAGENA.

Mi estimado amigo: el puerto de San Sebastián, si así queremos llamarlo, es muy parecido al de Cartagena; su figura es semi-elíptica, cuyo eje mayor de E. á O. es de 6.000 y el menor de N. á S. de 2.700 pies castellanos.

Colocad el monte Ugull con sus estribaciones en el de Galeras, cambiando su castillo por el casi derruido de la Mota; el de Igueldo en el de S. Julián; la Isla de Escombreras por la de Sta. Clara, separándola 1.100 pies y casi en el centro, donde teníamos antes la *Losa*, suponiendo que existen en el Espalmador grande y chico, en la *Parreta* algunos caseríos de pescadores y en los muelles cerrados para unos cuantos buques; suponed también que el espacio comprendido entre la calle Real y la Plaza de Sta. Catalina, hasta la Puerta de Madrid, es la antigua población de S. Sebastián y tendremos lo que era exactamente esta elegante ciudad en 1886, en que sus hijos, alegres y entusiastas, derribaron sus inútiles y perjudiciales murallas.

Pues bien: desde 1866 hasta la fecha, San Sebastián ha construido una ciudad modelo, que lo separa del antiguo por una espaciosa bahía de 40 metros de ancho, que partiendo de la Concha termina en la Zurriola, como si dijéramos, la Puerta del Buello y la de Madrid de nuestra Cartagena.

Playas, terrenos estériles y baldíos, arenas y montes sin producción y cultivo: hé aquí lo que ha servido y viene sirviendo con el derribo de sus murallas, á que la capital de Guipúzcoa sea como es, la *perla del Occéano* para propios y extraños.

La población nuestra en la indicada línea N. S. hacia el E. es la extensión que ocupa el moderno S. Sebastián, sin las murallas de tierra, ni puertas de S. José.

Quidá como aquí esos lienzos de murallas, ó por lo menos, permitásenos la edificación y entraran las millares de hectáreas que ocupan la estación, puerto de Galin y Sta. Lucía con sus respectivas diputaciones y barriadas, y tendríamos como S. Sebastián las Marismas de Amara, que es nuestro Almiraj; S. Martín, Ayele y la Antigua, que ocupan la misma situación que Despeñaperros, Moros, Hondón y Sta. Lucía, con sus fábricas y otras del Puerto, en el ensanche actual de esta bonitísima ciudad.

La muralla de mar de Cartagena ocupa igualmente la misma situación que el paseo de la Concha, con la diferencia que los edificios de aquélla presentan magníficos hoteles en línea recta, y los de éste ofrecen una línea curva que, partiendo de la Avenida de la Libertad, anchurosa calle de 36 metros, termina en el barrio de la Antigua, como si dijéramos, desde la proyectada calle de Vergara hasta Santa Lucía, sin murallas, muelles, baterías ni caseríos que tienen aprisionada á Cartagena.

El nuevo San Sebastián está formado por manzanas regularmente de 60 por 35 metros cuadrados, aproximadamente, y estas manzanas por grupos de cuatro, seis de solida y elegante construcción, en su mayoría de piedra bien labrada, como la del país, que hoy se usa en esa ciudad (de Carrusoy), cuyas calles de 16 metros de ancho, están

perfectamente adoquinadas de piedra herro-queña (9 metros) y sus aceras, (3 metros cada una) están entosadas, asfaltadas ó labradas de cemento de esta provincia.

Solamente una calle, la de Ubieta, tiene 20 metros, 36 la Avenida de la Libertad y 40 el Boulevard; las demás son exactamente iguales.

Estas calles están numeradas y rotuladas en negro con placas de porcelana blanca, de Pasajes; todas las plazas y calles recuerdan los nombres de sus hijos ilustres ó de la provincia ó algún hecho glorioso de nuestra historia, porque ciertos nombres desdican de la cultura y buen gusto de la sociedad moderna y revelan el olvido de insignes patrios, cuya memoria merece el respeto y consideración que debemos al talento, á la virtud ó al genio de nuestros antepasados.

Esta ciudad con un presupuesto siempre nivelado, como el actual (de 2.097.979-50), cubre todos sus servicios y realiza obras de consideración, según demostraremos en nuestra próxima carta, suspendiendo ésta por ser ya muy extensa.

Tuyo afmo. amigo

El corresponsal

San Sebastián 28 Agosto 1888.

## EL ACORAZADO «PELAYO»

Nuestro querido colega *La Crónica del Puerto de Santa María*, inserta en su último número un bien escrito artículo descriptivo del acorazado *Pelayo*, debido á la pluma de un distinguido oficial de Marina residente en La Seyne, (Francia).

En la seguridad que ha de ser leído con gusto por nuestros suscritores lo reproducimos á continuación.

Dice así:

«Después de quince días de mi llegada á esta, los cuales he dedicado en su mayor parte al estudio detenido de las diferentes máquinas que constituyen la formidable de guerra que con el nombre de *Pelayo* será en breve puesta á disposición del gobierno español, he podido coleccionar algunos datos, que aunque faltos de detalles que del caso no son, pueden dar una sucinta idea al menos ajeno, no sólo á las exigencias de la novel marina de guerra, sino también al que en absoluto desconocía las variantes que más esencialmente contribuyen á diferenciar ésta de los buques que el comercio emplea para su tráfico.

El acorazado *Pelayo* fué mandado construir en 1885 á la Compañía Forges et Chaudières, por el Ilmo. vicealmirante de la Armada Sr. Antequera, ministro de Marina en aquella época; dicha sociedad establecida en La Seyne ha dado á todas las Marinas del mundo, trabajos dignos del justo renombre que hoy tiene.

Botado al agua en 7 de Febrero de 1887, se vió en estas aguas flotar el buque que después nos había de pertenecer y cuyas condiciones paso á citar por no ser otro mi objeto.

Su eslora (largo) entre perpendicular es de 100-50 m., llegando la máxima á 105-60 m.; la manga (ancho) de 22-20 m.; calado 7 m.; desplazamiento 9.900 toneladas; es todo de acero y su casco está construido por el sistema celular. Diez y seis máquinas trasversales, que movían, en una á cada banda y una longitudinal, que partiendo del centro del interior llega hasta la cubierta blindada en la parte correspondiente y máquinas, calderas, y pañoles dividen el casco en varios compartimientos principales, los que á su vez se subdividen en otros secundarios, componiendo

un total de 145 compartimientos estancos.

Los aparatos motores, los componen dos máquinas principales simétricas con relación al mamparo longitudinal, verticales y de hélice, desarrollando unidas 7.000 caballos en tiro natural y 8.500 en tiro forzado. Los ejes hélices (15.000 kilogramos de peso) tienen cuatro palas y son del sistema Dupuy de Lôme, dando un barco un andar de 16 millas por hora ó sean 35 kilómetros próximamente; andar á que no ha llegado ningún barco de esta clase.

El vapor lo producen 12 grandes calderas que trabajan á 5-75 kilogramos de presión, colocadas en cuatro cámaras diferentes reunidas dos á dos.

La superficie total de parrillas es de 46 metros cuadrados. La calefacción de 1-270 metros id. El consumo de carbón á toda fuerza será de 192.000 kilogramos en 24 horas; y digo será, porque aun no se han hecho las pruebas de consumo.

El vapor de esta manera engendrado no todo se emplea en la propulsión al buque, sino que además por el movimiento las máquinas auxiliares siguientes:

Un servo-motor para mover el timón sistema Stöpler de Emden, colocado á popa por debajo de la cubierta blindada, el cual á su vez es puesto en movimiento por otro más pequeño que aunque debajo de la misma cubierta se encuentra más á proa y en la vertical de la torre de combate, que está situada sobre la cubierta alta.

Dos máquinas para cinco cabrestantes y el aparato para elevar anclas.

Dos id. que achican 300.000 kilogramos de agua por hora.

Otro sistema Hinson, de 80.000 kilogramos.

Cuatro id. de comprimir agua, para la manobra de los aparatos hidráulicos de las torres blindadas.

Tres dinamos eléctricos sistema Gramme, destinados para cuatro proyectores Magin y 350 lámparas de incandescencia Edison que iluminan el más olvidado rincón del buque.

Cuatro máquinas para subir las cenizas. Y así sucesivamente hasta 45, que si se les unen otras tantas hidráulicas, se vé la necesidad de un crédito é idóneo personal para solo esta insignificante atención.

Visto esto, pasemos á describir el armamento de que se dispone para combate.

Das torres colocadas en el plano longitudinal del buque, una á proa y otra á popa, cada una con un cañón de 0-32 m., sistema González Montoria y 35 calibres: es decir, que el largo de cada pieza es 35 veces su diámetro ó sean 11-20 m., que sumándole el largo de la culata, da un total de 11-75 m.

Otras dos torres con cañones de 0-28 m. y 35 calibres, están colocadas una á cada banda en el centro del buque, formando con las anteriores un cuadrilátero. Los ejes de estos cañones se encuentran á 9 m. de la flotación, lo que permite un gran campo de tiro y facilidad de hacer uso de ellos cualquiera que sea el estado de la mar.

Estos cuatro cañones y sus cañenas giran con una plataforma que se mueve en el interior de un tubo de 0-50 m. de espesor de plancha fijo á las cubiertas altas; este giro lo hacen sobre otro vertical de 0-20 m. que llega de esta hasta las inferiores, en donde se encuentran los pañoles de pólvora y granadas; por el interior de este segundo tubo van las municiones hasta la cubita de la pieza, lo que permite cargarlas en todas posiciones. La puntería en dirección y altura, así como atreidor y movimiento del mona carga, son efectuados por aparatos hidráulicos independientes para cada una de las torres.

El cañón de 0-32 m., su montaje y tubo vertical, pesan 60.000 kilogramos, siendo 48.000 el del cañón propiamente dicho. Puede lanzar proyectiles de 450 kilogramos, á 10 kilómetros.

Además de los cuatro mencionados, lleva 12 de 0-12 m. colocados 6 á cada banda y otra á proa de 0-16 m. todo sistema Montoria. El armamento está completado por 13 cañones Hotchkiss de 37 metros y 57 milímetros; varias ametralladoras y siete tubos lanzatorpedos Schuartzkopff, en la disposición siguiente: uno á proa, dos en las amuras, dos en las aletas y dos á popa.

Para su defensa tiene blindada la cubierta del sollado con 0-16 m. de espesor de plancha por los costados y desde ésta á debajo de la natación corre de proa á popa una faja igualmente blindada con 0-50 m.

Además sobre la cubierta principal y en el centro del buque se encuentra otra torre destinada al comandante en caso de guerra, la que tiene 0-15 m. de espesor y en cuyo interior se encuentran indicadores de las máquinas, rueda del timón, tubos acústicos y un servicio completo de teléfonos que permite transmitir sus órdenes á todos los departamentos del buque. Por último, una red metálica que se puede desatacar 9 m. de los costados con botavones de esta longitud, forma una barrera que hace ineeficaces los torpedos que pudiese disparar el enemigo.

Para el servicio del barco tiene dos grandes lanchas de vapor, una de vela, falúa del general, id. del mayor, dos caños, dos botes grandes, dos chinchorros, dos id. de lona. De estos la que será primera lancha de vapor que llaman *Vedetti* (exploradora); es digna de mencionarse por tener un andar de 14 millas por hora y máquina completa de alta presión con los accesorios anexos de condensador, bombas alimenticias, etc.; además lleva dinamómetro eléctrico para su alumbrado y reflector Magin y es su cometido el que su nombre indica en tiempo de guerra.

Todo lo anteriormente citado da á mi juicio una ligera idea de la potente máquina de guerra, que poseemos, la cual es digna de la bandera que arbolará, y con orgullo podremos decir que nada le envidiamos á ningún otro buque de combate de las demás naciones.

A. ZEMOS.

La Seyne 11 de Agosto de 1888.

## Variedades.

### JUZGUEN USTEDS!

Carta que ayer recibió el padre de un estudiante, un chicleo muy fanante que el estudio aborreció.

«Madrid y Agosto.

Señor don Cleto Narbona: Me tomo la libertad de hablarle con claridad porque soy buena persona. Su hijo de usted, Narciso, que está hospedado en mi casa toda la vida se pasa metido en el cuarto piso, donde habita una criatura con lengua de carretero y que el vecindario entero por un nombre le llama *Para*. El muchacho se ha quedado, Don Cleto, desengañado: no quiere comer comida, ni quiere comer guiso. No puedo hacerle estudiar por más que yo le predico...