El Eco de Cartagena

Año XXXII. DECANO DE LA PRENSA LOCAL Núm. 9076

—PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN—

Cartagena.—Un mes, 2 pesetas. Tres meses, 6 íd.—***Provincias.***—Tres meses, 7'50 íd.—***Extranjero.***—Tres meses, 11'25 íd.—La suscripción empezará á contarse desde 1.° y 16 de cada mes.—La correspondencia se dirigirá al Administrador.

—CONDICIONES—

El pago será siempre adelantado y en metálico ó en letras de fácil cobro.—Corresponsales en Paris, A. Lorette rue Caumartin, 61, y J. Jones, Faubourg-Montmartre, 31, y en Londres, Agencia General Española, 6, Great Winchester Street.

—LAS SUSCRIPCIONES Y ANUNCIOS SE RECIBEN EXCLUSIVAMENTE EN LA REDACCION Y ADMINISTRACION, CALLE MAYOR 24.—

SABADO 30 DE ENERO DE 1892

«EL TEMERARIO»

Cañonero-torpedero construído en el Arsenal de Cartagena.

Aunque oportunamente dimos cuenta en las columnas de nuestro periódico de las satisfactorias pruebas oficiales verificadas por este precioso buque moderno, construído en nuestro Arsenal, es tanto el interés local que nos inspira esta novedad marítima, que esperamos no pecar de anacronismo y creemos agradar á nuestros lectores, reproduciendo el siguiente artículo de uno de los periódicos científicos más ilustrados que se publican en la corte «Naturaleza, Ciencia é Industria», artículo que por no haber sido escrito expresamente para nosotros tiene el valor de la desinteresada idea que lo inspiró unido á el no menor que le abona la notoria competencia y rectitud de criterio de su autor.

He aquí lo que hemos tenido el placer de leer en la referida publicación sobre el cañonero torpedero «Temerario»:

«Este buque ha sido proyectado por el ingeniero naval excelentísimo Sr. D. Tomás Tallerie para hacer el servicio ordinario de los cañoneros guarda costas en tiempo de paz, y de torpedero de alta mar en tiempo de guerra; dualismo posible por la circunstancia especial *sui generis*, y única en su especie, de las dos clases de calderas que lleva, de las cuales dos de ellas son del tipo de locomotora y tienen los mismos inconvenientes que las de todos los torpederos, á saber: no están exentas de serios peligros; exigen grandes cuidados para su manejo y conservación, y no deben emplearse en los servicios ordinarios, porque sus extremadas condiciones de construcción implican tan fáciles deterioros, que muy pronto quedarían inutilizadas, siendo preciso reservarlas para aquellos casos supremos de la guerra en que se requiera de ellas el máximo trabajo. Por esta razón los torpederos ordinarios representan en todas las marinas un capital muerto en tiempo de paz, obligados á permanecer á resguardo en varaderos en tierra y dotados con cierto personal que cuide sin cesar de remover sus máquinas y atender á su conservación. El «Temerario», gracias á la feliz idea de combinar dos tipos diferentes de calderas, podrá empezar, desde luego, á prestar servicio sin detrimento de sus propiedades militares para tiempo de guerra. No tendrá ciertamente la velocidad de veintitantas millas que han alcanzado otros buques torpederos; pero esta inferioridad relativa en el andar carece de importancia si se reflexiona que, para obtenerla en aquellos buques que podríamos llamar *torpederos veloces*, se han sacrificado de tal modo sus demás propiedades marineras, que tanto por la débil resistencia de su estructura y consolidaciones, como por la falta absoluta de alojamientos habitables y por el rápido deterioro de todos sus organismos, son incapaces de soportar una campaña de mar, quedando relegados en tiempo de guerra á prestar limitados servicios al amparo de las costas, y exigiendo en tiempo de paz que se les cuide en tierra como objetos de museos, sin que en ningún caso dichos torpederos veloces hayan vuelto á alcanzar las velocidades que obtuvieron en las pruebas de recibo á expensas de gran parte de la vida de sus calderas.

El «Temerario», en cambio, es un verdadero buque de mar, con la robustez necesaria para toda clase de navegaciones, con alojamientos cómodos y proporcionados para su tripulación y con todos los adelantos modernos que pueden aplicarse racionalmente al arte naval, sin que el buque destinado á navegar, en la más lata extensión de esta palabra, quede reducido á un complicado mecanismo acuático, capaz tan sólo de fascinar por las habilidades de paz en unas pruebas oficiales.

Pídanse naves cuyas principales propiedades deban subordinarse á la de obtener gran rapidez de marcha y en España se construirán lo mismo que en el extranjero; pero si se quieren barcos de guerra capaces de aguantar una campaña, no hay que soñar con esas velocidades de veintitantas millas, incompatibles al menos por hora, con las más indispensables condiciones militares y marineras de los buques de guerra, y cuya permanencia es harto problemática.

Realizando el «Temerario» las condiciones para que ha sido proyectado, bien podemos felicitarnos de haber creado en España un nuevo tipo de buque de guerra, cuya verdadera utilidad no hemos de perdonar la ocasión de celebrar, ya que desgraciadamente no podamos decir otro tanto con respecto á todas las construcciones de nuestra escuadra.

Y este resultado se ha obtenido; mas antes de ocuparnos con la detención que el asunto merece de las pruebas á que el buque ha sido sometido, consignaremos los principales datos de su construcción, datos que nos han sido facilitados por el distinguido ingeniero autor del proyecto:

Eslora entre perpendiculares	68 mts.
Manga de fuera á fuera	7 —
Calado á proa	3'15 —
Id. á popa	2'15 —

Desplazamiento en carga 550 tons.

Máquinas.—Dos de triple expansión construídas en Inglaterra por la casa Mandslay, capaces de desarrollar á toda fuerza, con cuatro calderas y tiro forzado, la potencia de 2.600 caballos; y con sólo las dos calderas ordinarias y tiro natural, 650 caballos.

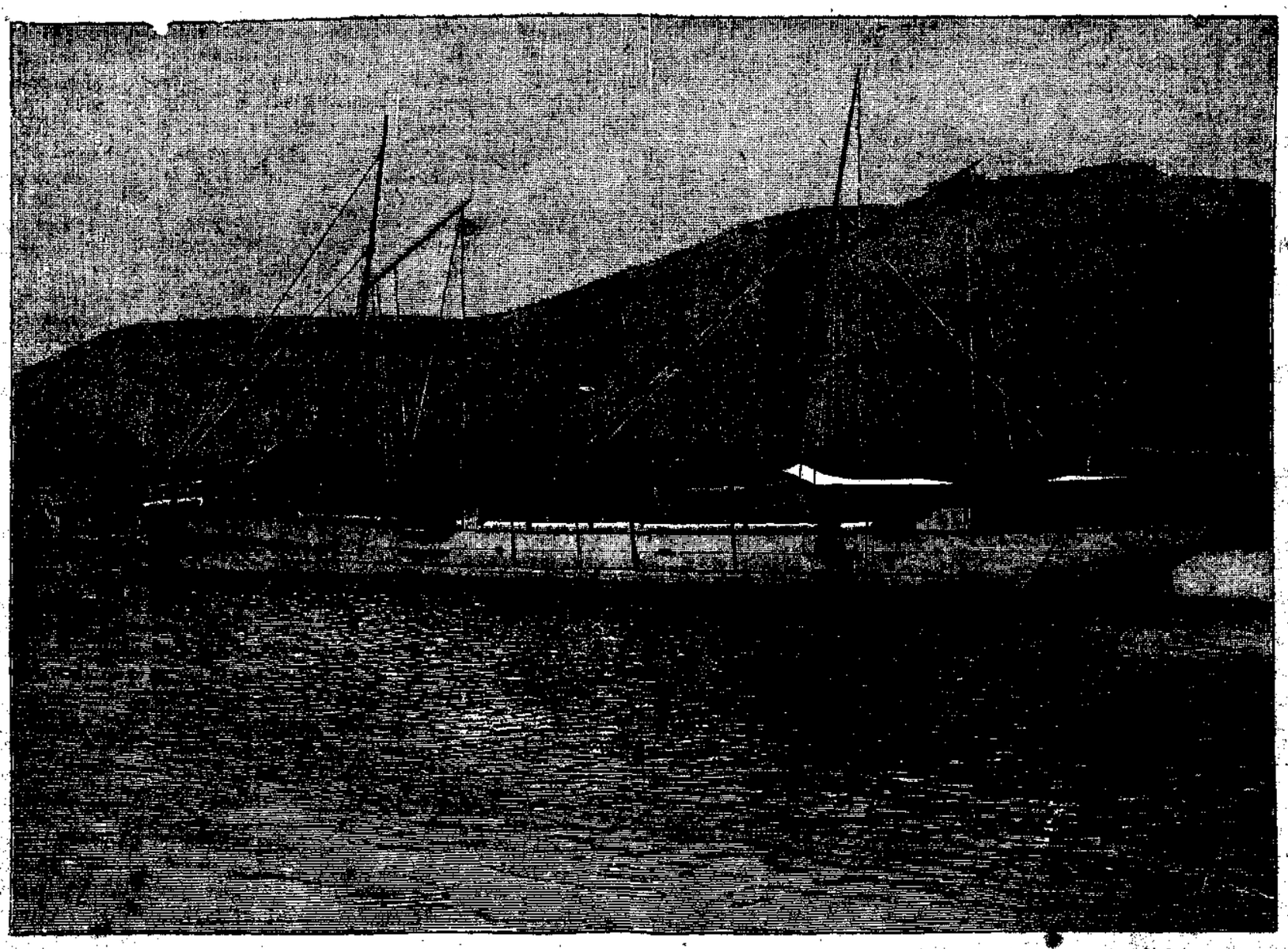
Calderas.—Dos cilíndricas ordinarias de llama directa, y otras dos del tipo de locomotora.

Carboneras.—Están dispuestas circunvalando á las máquinas y calderas por los costados y parte superior, á fin de utilizar el oficio protector que les pueden prestar, especialmente por la parte de proa de las calderas, en donde constituyen, por su mayor espesor, una verdadera defensa cuando están llenas de carbón. Su capacidad es para 130 toneladas de carbón, con las cuales tendrá el buque repuesto para diez días y medio de navegación, al régimen económico de diez á doce millas de andar.

Compartimientos estancos.—Se halla dividido en todos el espacio de cámaras de máquinas y calderas en dos compartimientos longitudinales, subdivididos á su vez en sentido transversal en tres, que hacen seis independientes para las dos máquinas de hélices gemelas, y las cuatro calderas. Además lleva tres compartimientos estancos transversales á proa de las carboneras, y dos en el cuerpo de popa que sigue á las cámaras de máquinas.

Artillería y torpedos.—Dos cañones de 12 centímetros Hontoria, cuatro de tiro rápido de 57 milímetros Nordenfelt, una ametralladora de 25 milímetros Nordenfelt, dos tubos á proa para disparar torpedos y seis torpedos Whitehead.

Velocidades proyectadas.—A régimen económico, 12 millas. A toda fuerza, con 110 libras de presión en las calderas y tiro forzado, 18 millas.



Terminadas las pruebas preliminares más indispensables para verificar la buena disposición de los aparatos, corregir los pequeños defectos de ajuste y regulación y habituar al personal encargado del manejo de las máquinas á conducirlas de la manera conveniente, salió por fin el «Temerario» en la mañana del día 17 de Noviembre á su prueba de recibo, esto es, á comprobar si las máquinas y calderas reunen las condiciones estipuladas en el contrato con la casa constructora; si el buque obtiene las velocidades proyectadas, cuáles son sus propiedades marineras, en qué condiciones se obtiene su régimen de marcha económica y si funcionan debidamente sus elementos bélicos de artillería y torpedos; datos todos á cual más importantes, aunque á primera vista parezca que á la velocidad se subordinan los demás, porque, sin duda, la rapidez de movimientos es la propiedad del buque que envuelve más complejos problemas y más dudosos resultados en su antagonismo con las demás ineludibles condiciones á que ha de satisfacer la nave de guerra. El resultado de esta prueba importante fue altamente satisfactorio, según vamos á consignar; pero séanos antes permitida una pequeña digresión encaminada á poner en antecedentes sobre las pruebas de velocidad de los buques, á los que, siendo ajenos á las cosas de la mar, me honren con la lectura de estos renglones. FRANCISCO CHACON.

(*Concluirá*)