



AÑO XXII.—NÚM. 6456

6 DE NOVIEMBRE DE 1882

REDACCION, MAYOR 24.

EL ECO DE CARTAGENA

Lunes 6 de Noviembre de 1882.

EL CUERPO JURIDICO DE LA ARMADA.

—0—

Nuestro estimado colega de la *El Eco del Litoral* viene publicando una serie de bien escritos artículos referentes á la organización del Cuerpo jurídico de la Armada en demostración de lo absurdo del nuevo reglamento de dicho cuerpo, y en verdad que el colega llega á conseguir sus propósitos, amén de que basta, por otra parte, la lectura del tal reglamento para convencer al ménos versado en estas cosas, de la desgracia que persigue al Sr. Ministro de Marina.

Nada peor que el Reglamento del Cuerpo jurídico de la Armada y vean nuestros lectores si será malo, que á pesar de la constante crítica y severas censuras de que por tal obra está siendo objeto el Sr. Pavia, no hemos tenido el gusto de ver que ningún diario ministerial lo defienda; es más, ni siquiera se dan por entendidos de la contienda.

Y es que bajo concepto alguno, no tiene defensa posible ese reglamento hecho exclusivamente para dar colocación á los compadres y paniaguados, con notable sorpresa del mundo enteró.

Volviendo pues á *El Eco del Litoral*, debemos decir que en general es tan conformes con sus apreciaciones, así como con las que también espuso *La Propaganda liberal*, opinando como ambos, que este reglamento vivirá lo que en el Ministerio viva el Sr. Pavia; no es posible que ningún otro, sea quien fuere, que en aquel centro le suceda, tolere esa injusticia notoria y alimiente semejante absurdo; entre otras cosas dignas también de ello creemos que la primera providencia adoptada será la de anular el nuevo reglamento, publicando otro que reune las apetecidas condiciones de organizar en debida forma el Cuerpo jurídico respetando los derechos adquiridos que veja y desconoce aquel.

Pero si en todo esto estamos conformes con nuestros colegas, discrepamos empero en el punto que se refiere á las clasificaciones de los asesores de provincia y de distrito.

Nosotros haríamos solo dos clases, la primera ó asesores de provincia asimilados á tenientes de Navio de primera y la de los de distrito con asimilación á tenientes de navio de segunda, dejando con carácter de alférez de navio á los auxiliares destinados á servir en el Ministerio ó allí donde se estimare que eran necesarios.

Respecto al modo de reparar la injusticia cometida por el nuevo re-

glamento con estos asesores creemos que el medio apropiado pudiera ser el siguiente: entrar en el Cuerpo por el empleo de asesor de Provincia ó de Distrito, previo concurso ó en la forma que mejor se estimase, publicando siempre los méritos del nombrado y formar con los actuales un solo escalafón por orden de antigüedad dado que indistintamente se comenzaba á servir por uno ú otro de aquellos destinos, dando luego los ascensos con arreglo á la dicha antigüedad, ó bien otorgando por ejemplo una de tres vacantes á la elección por méritos y servicios especiales en la escala inferior, que hicieran digno de tal recompensa al elegido, si es que se entendía ser mejor el que continuasen separados como ahora los escalafones de los asesores de Provincia y de Distrito, á los que ó asignariamos sueldo como parece lo más natural y justo, ó bien habrían de seguir como hasta aquí, desempeñando gratuitamente sus respectivos cargos con derecho no obstante y para el caso de que no lo hubiesen ya adquirido por alcanzar destino retribuido, al goce de haberes pasivos despues de 20 ó 25 años de servicio y con más de dos en el empleo que hubiere de tomarse como norma para la clasificación, según esté mandado en general para el caso por la ley vigente de retiros.

Y aun si se quiere pudiera fijarse para el retiro forzoso la misma edad que la ley nombrada señala para los empleos con los cuales quedarían asimilados los individuos del Cuerpo jurídico, denominados asesores de Provincia, de Distrito y auxiliares, siguiendo en esto la regla misma que había de servir para los restantes empleos superiores.

En tal forma, aquellos funcionarios tendrían verdadero estímulo en el ejercicio de su ministerio, que dando á la vez reparada la enorme injusticia cometida por el nuevo Reglamento de que exista una serie de individuos que prestan servicios al Estado y que el Estado ni se los reconoce ni se toma la molestia siquiera de definir su verdadera situación.

Porque se nos ocurre preguntar ¿qué son hoy los asesores de Provincia? ¿cuales son sus deberes? ¿cuales sus derechos?

Y si estas preguntas respecto á los de Provincia quedan sin contestación; refiriéndonos á los asesores de Distrito, todavía la dificultad es mayor por que apenas si se les nombra así como de pasada en el Reglamento que, aparte de otras muchas disposiciones en las que ya lo ha conseguido, sería bastante para otorgar nefasta celebridad al Sr. Ministro de Marina.

BUQUES ACORAZADOS.

De una curiosa estadística alemana tomamos las siguientes noticias interesantes acerca de la marina acorazada que poseen en sus flotas los diferentes Estados europeos.

En primer término figura Inglaterra, que tiene 31 buques acorazados de primer orden, 12 de segundo, cuatro sin arboladura y seis guarda costas. Francia, que sigue realizando su plan general de reformas trazado en 1872, tendrá, según el mismo programa, 16 acorazados de primer orden, 12 de segundo y 20 guardacostas de primera y segunda clase. Alemania contará dentro de poco tiempo con 22 acorazados de combate, tres fragatas, seis corbetas siete monitores y dos baterías flotantes. El tipo más acabado que posee es el *kaiser*, cuya coraza mide 23 centímetros de espesor, siendo su marcha de 14 nudos por hora, Rusia dispone de tres acorazados de escuadra, uno sin arboladura, dos de estacion, 10 guardacostas y 13 monitores relativamente pequeños. Debe tenerse en cuenta que, entre los guarda costas, figuran algunos de ese tipo extraño que los rusos designan bajo el nombre de *popoffka* ó *popoffk*, porque su inventor ha sido el almirante Popoff. La construcción de esos buques se distingue sobre todo por ser de forma casi circular, es decir, sin popa ni proa, y aun cuando han sido objeto de acerbos críticas, suponiéndose entre otras cosas, que eran poco gobernables y de marcha muy lante, en prueba de lo cual seducía el hecho de que los construidos primeramente no podían ya aplicarse más que á la defensa de la entrada de los puertos ó de la embocadura de los rios, la verdad es que no se desiste de la innovación y que si las noticias sobre el yacht imperial *Livadia*, último buque de ese sistema, fueron por extremo desfavorables en un principio, los informes oficiales referentes á las pruebas de marcha hechas al salir del astillero desvirtúan por completo aquellos pronósticos; Austria-Hungria puede lanzar á las aguas 10 acorazados de escuadra y dos de estacion, siendo el más notable entre ellos el *Thegetoff*, uno de los mejores buques de esa clase construidos hasta hoy. La flota acorazada de Italia alcanza á siete buques de escuadra, cuatro de estacion, cuatro guarda costas y cuatro sin arboladura y con torres armadas con cañones de cien toneladas, los mayores que se conocen en la artillería naval excediendo de medio metro el máximo espesor de su coraza.

Los acorazados sin mástiles es invención de los ingenieros ingleses y ha reconocido por causa el convencimiento en infinitas experiencias navales de que la arboladura en tales buques, ó sea verdaderas fortalezas flotantes, más bien constituye un

obstáculo que una ventaja para la marcha de los acorazados.

Italia ha sido, quizá hasta ahora, el pueblo que se ha dedicado con mayor afán al estudio del problema de la lucha entablada entre la coraza y el cañón, lucha iniciada hace ya algunos años y que promete ser reñida, dada la tenacidad en tornar impenetrable la primera y la persistencia del segundo en anular á aquella y arrebatárle toda importancia. Puede asegurarse desde luego que la ventaja está de parte de los cañones pues estos pueden ir aumentando sus dimensiones, las condiciones de penetración de sus proyectiles y la carga de los mismos, mientras que las corazas tienen próximo su límite de espesor, el cual, de ser grande, podría ser un inconveniente grande para la rapidez con que en un combate naval deben verificarse las maniobras de los buques acorazados. Si bien los resultados hasta el presente han sido buenos, es lo cierto que la construcción de los navios de coraza produce gastos enormes, siendo también su entretimiento sumamente costoso. De aquí que Italia estudie con grande constancia esta cuestión despues del desembolso hecho para botar al agua el «*Duilio*» y el «*Italia*,» dedicándose también Alemania á resolver el problema de los grandes acorazados y con especialidad desde el naufragio en Mayo de 1878, á la entrada del canal de la Mancha de la fragata de gran volúmen «*Grosser Kurfürst*,» habiendo, por lo que se observa en todas las naciones, una tendencia marcada á sustituir los grandes buques acorazados con pequeños, montados solo con dos ó tres piezas de grueso calibre, y cuyo andar pueda aumentarse hasta 20 millas por hora. En tal caso, se calcula que con el dinero empleado en una fragata de esas, de colosales dimensiones, podría construirse un cierto número de buques pequeños, emplazando sus cañones en una torre de blindaje muy gruesa, establecida sobre el puente; el buque tendría bordas tan bajas, que se elevarían muy poco sobre la línea de flotación; y gracias á esto, á la rapidez de su marcha, y á la facilidad de la maniobra, habría muchas menos probabilidades de atacarlas con éxito.

Para terminar, diremos breves palabras acerca de los cañones de mayor calibre y peso, construidos para la perforación de las corazas.

Además del cañón de cien toneladas fabricado por la casa de Spezia y de la nueva pieza de 15 centímetros, construida por la de Armstrong, se ha presentado por esta última otro cañón de 20 centímetros de calibre, con el cual desaparecen en fragmentos las corazas de mayor resistencia conocidas. El proyectil pesa 81'542 kilogramos, y en su velocidad inicial de 608 metros, dando una potencia de penetración de 1550